



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

Le conseil d'administration se joint à moi (surtout Pascal le trésorier, Mr 50 euros) pour vous remercier pour le règlement rapide de la grande majorité des cotisations 2025. C'est pour nous la marque de votre attachement au club. Pour les retardataires, qui ont été relancés, merci de faire le règlement pour continuer à recevoir les informations du club et si vous ne souhaitez plus faire partie des membres, de nous en faire part par mail.

Rétromobile et Reims sont déjà dans le rétroviseur, un grand merci aux membres qui sont venus exposer leur véhicule et ceux qui participent à l'installation du stand avec un merci particulier à l'équipe de nuit du dimanche soir Porte de Versailles qui a terminé le démontage vers minuit.

Merci aussi à François PRUNIER qui nous a transmis le compte rendu de la maintenant ancienne restauration de sa BRUSH qui gagne le premier bonnet promis à ceux qui proposent un article.

Il en reste 4, à vos écritoires!

Avec le retour des beaux jours c'est le printemps qui pointe son nez, nous aurons donc le plaisir de nous retrouver en Anjou pour la première sortie de l'année.

Les inscriptions sont closes, la capacité hôtelière ne permet pas d'envisager des véhicules supplémentaires. Sébastien Richer et Hervé Barroin accompagnés de leur épouses nous ont concocté un programme très dense pour ce rallye de printemps 2025.

Pour le Rallye du Paris Rouen qui partira de Seraincourt nous vous encourageons à vous inscrire pour admirer notamment les méandres de la Seine que nous longerons à plusieurs reprises.

Il reste encore quelques places, venez nous rejoindre.

Bienvenue aux nouveaux (ou anciens) membres qui nous ont rejoint lors de Rétromobile et Reims ainsi que par le site du club : Mlle GRAS, MM VIGINIER, COUSIN, WURTZ, ALLO, DE ZOTTI, DARDEL, RAVIGNEAUX, CISTOBAL TORRAS et LOCHU.

Thierry Bergue

SOMMAIRE

Le mot du Président	1
Restauration d'une Brush.....	2
Rétromobile.....	5
Plaque mémoire Alcyon.....	7
Salon de Reims.....	7
English translation.....	9
Affiche du salon automobile de 1901.....	12

La Gazette

N° 030

fév 2025

-
mars. 2025

Dear members, dear friends

The board of directors and I (especially Pascal, the treasurer, Mr. 50 euros) would like to thank you for the prompt payment of the vast majority of the 2025 membership fees. For us, this is a sign of your commitment to the club. For those who are late, who have been reminded, please pay to continue receiving information from the club and if you no longer wish to be a member, please let us know by email.

Rétromobile and Reims are already in the rear-view mirror, a big thank you to the members who came to exhibit their vehicles and those who helped set up the stand, with a special thank you to the night team on Sunday evening at the Porte de Versailles who finished dismantling around midnight.

Thanks also to François Prunier who sent us the report of the now old restoration of his Brush, he wins the first cap promised to those who submit an article.

There are 4 more to go, so get writing!

With the return of fine weather, spring is just around the corner, so we will have the pleasure of meeting up in Anjou for the first outing of the year.

Registration is closed, as the hotel capacity does not allow for additional vehicles. Sébastien Richer and Hervé Barroin, accompanied by their wives, have concocted a very full program for this spring rally 2025.

For the Paris Rouen Rally, which will start from Seraincourt, we encourage you to register to admire the meandering Seine, which we will follow several times.

There are still a few places left, come and join us.

Welcome to the new (or previous) members who joined us at Rétromobile and Reims as well as through the club's website: Mlle GRAS, MM VIGINIER, COUSIN, WURTZ, ALLO, DE ZOTTI, DARDEL, RAVIGNEAUX, CISTOBAL TORRAS and LOCHU.

RESTAURATION d'une BRUSH TYPE D de 1910



Après avoir côtoyé des membres du club des Teuf-Teuf lors des manifestations du club «Pierre Jeunesse» de Nogent le Roi dans les années 80/90, l'idée d'avoir aussi une voiture «d'avant 14» m'est venue.

J'ai ainsi acquis une voiture américaine de 1910. Cette voiture est une BRUSH modèle D monocylindre d'environ 1000cm³ de cylindrée.

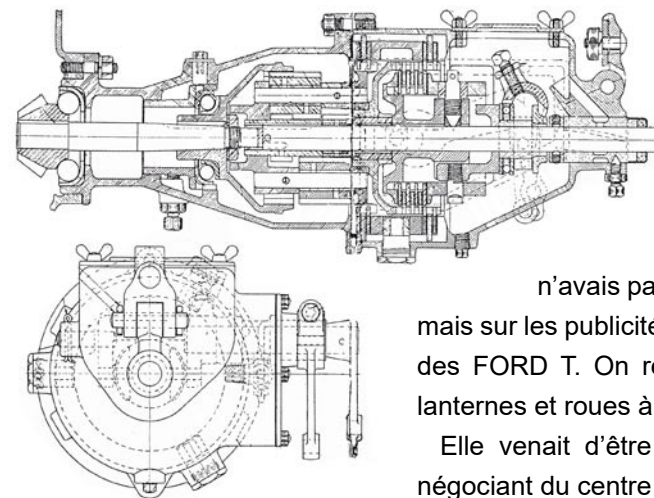
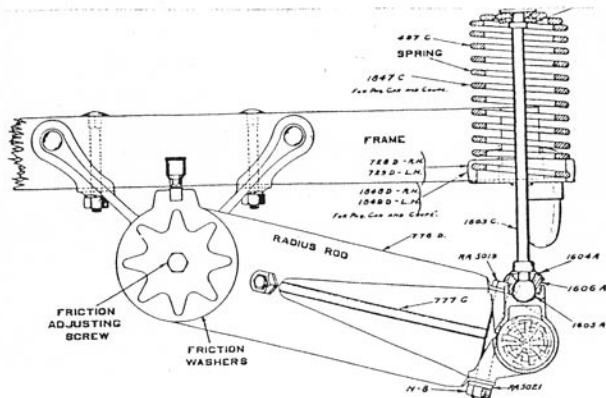
Elle a les particularités suivantes :

- le châssis et les deux essieux en bois
- la suspension est à ressorts hélicoïdaux qui travaillent en extension
- elle est dotée d'amortisseurs

à friction

- la boîte de vitesse est à trains épicycloïdaux freinés par des disques de bronze commandés par un levier qui fait office d'embrayage et de sélecteur de vitesse

- la transmission aux roues arrière se fait par pignons et chaînes.



Le constructeur avait sans doute sous traité à FORD un certain nombre d'accessoires car on retrouve le même volant que sur les FORD T, mais monté à l'envers. On m'a souvent fait la remarque que je

n'avais pas mis le volant comme les FORD T mais sur les publicités de l'époque il est bien à l'envers des FORD T. On retrouve aussi les mêmes phares, lanternes et roues à jantes amovibles.

Elle venait d'être importée des Etats-Unis par un négociant du centre de la France.

Elle était complète mais à restaurer entièrement. Seul le châssis et les deux essieux en bois avaient été refaits.

J'ai commencé par restaurer le moteur. Après le réalésage du cylindre j'ai usiné un piston, grâce à un ami qui m'a prêté un moule qu'il avait réalisé pour faire lui aussi couler un nouveau piston (une chance, les cotes correspondaient avec juste quelques petites modification du moule!!) Cet usinage m'a permis de faire les gorges des segments aux cotes des segments actuels.



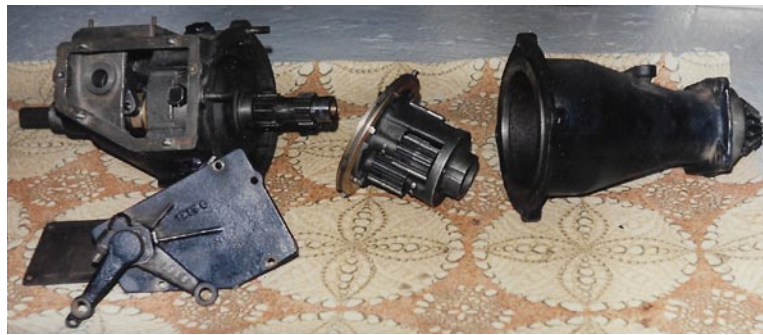
Le carburateur était assez particulier : il y a un clapet "anti retour" qui s'ouvre lors de l'admission et se referme ensuite !!, le réglage de l'essence se faisant par une vis pointeau. Le flotteur était un tore en liège. Je l'ai refabriqué en liège et rendu étanche en l'enduisant d'une colle à deux composants résistant à l'essence. À l'époque les revêtements de réservoirs n'étaient pas encore bien diffusés!!

Malheureusement l'étanchéité n'a pas fonctionné bien longtemps, au bout de quelques sorties le flotteur n'était plus très efficace. J'ai remplacé ce carburateur par un carburateur de Ford T qui y ressemblait beaucoup et s'adaptait bien.

L'allumage n'avait pas traversé l'Atlantique, j'ai dû adapter des vis platinées, une 2

bobine et une batterie avec un réglage de l'avance au volant.

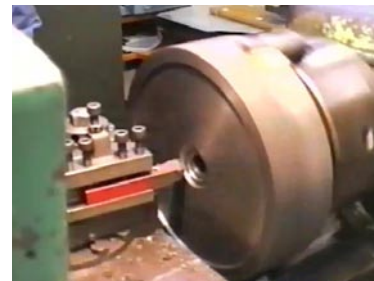
Dans la boîte de vitesse j'ai réusiné les différents disques de bronze pour chaque rapport. (deux vitesses avant et une marche arrière).



Ces disques sont en contact avec des disques en acier baignant dans de l'huile. L'embrayage se fait par le contact de ces deux types de disques et est assuré par la rotation d'une couronne dans une rainure hélicoïdale commandée par le levier de vitesse.

Le système est très doux et simplifie la conduite. Pas de pédale d'embrayage, un unique levier pour sélectionner la vitesse et embrayer (presque une boîte automatique avant l'heure)

Le pont arrière accolé à la boîte n'a demandé qu'un bon nettoyage.



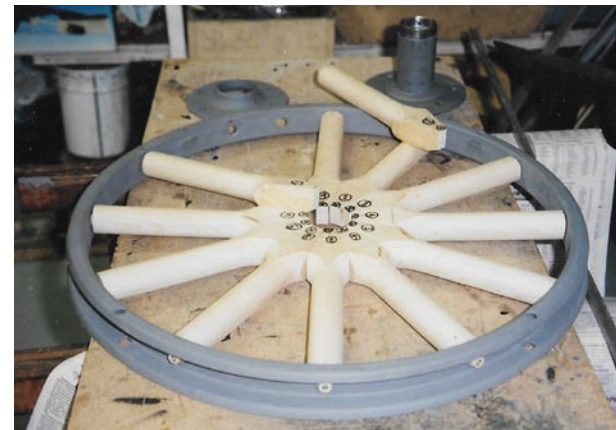
En revanche, il m'a fallu changer les pignons et les chaînes pour la transmission aux roues arrière. Les pignons des roues étaient solidaires des tambours de freins qui étaient eux aussi bien usés. J'ai donc réusiné aussi les tambours de freins dans des rondelles de fonte de 30 cm de diamètre. Le volume de copeaux et de poussière fut impressionnant!. J'ai ensuite fixé les nouvelles couronnes dentées sur les tambours de freins comme à l'origine.



Le châssis ayant été refait je n'ai eu à changer que les roulements des roues, les différentes bagues bronze de toute la direction et les rondelles de friction des amortisseurs.

Les roues étaient équipées de jantes amovibles comme certaines FORD T. Mais les deux roues arrière étaient en mauvais état. J'ai donc dû refaire les rayons.

La fabrication des rayons a été assez longue car l'ajustage de l'angle du rayon fixé dans le moyeu est délicat.



Il faut que l'axe du rayon coïncide exactement avec le centre de la roue sinon, après quelques rayons, tout est complètement décalé!

Une fois les rayons fabriqués j'ai réalisé le montage du tenon de chaque rayon dans le trou métallique de la jante correspondant et l'angle sur le moyeu, la difficulté étant d'insérer le dernier rayon qui doit emmanché à force entre les

précédents sur le moyeu. (avec un léger chanfrein d'entrée et de l'huile, à la presse, ça rentre !). L'élasticité de la jante fait le reste.

Ensuite si les rayons sont corrects la roue doit tourner rond sans être voilée !!

Puis je me suis attaqué à la caisse, elle aussi toute en bois.

Remplacement du panneau parefeu avant qui supporte, coté moteur, le réservoir d'essence et d'huile. Il est entouré d'une bordure en laiton réalisée à partir d'une barre de seuil d'une double-porte (1,80m).

Coté chauffeur le parefeu supporte :

-le volant avec la manette d'accélérateur et la commande d'avance,

-le boîtier à pile d'allumage (ne supporte plus que l'interrupteur de contact)

- le voyant et le réglage du goutte à goutte de l'huile moteur.

Au plancher ne figure qu'une seule pédale (le frein qui comporte une crémaillère avec un

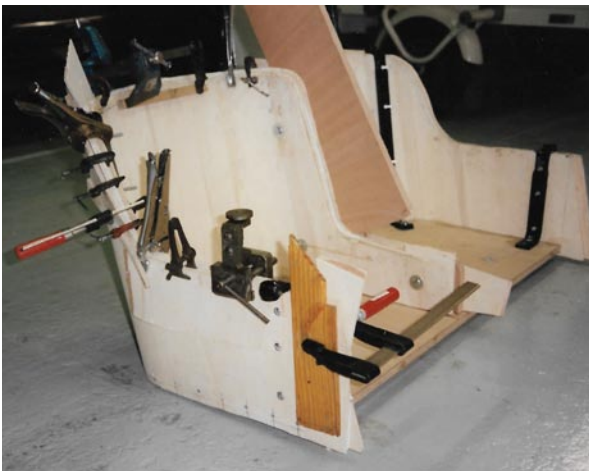


cliquet pour remplacer le frein à main). Cela rappelle des origines agricoles !

Le plancher et la base des sièges sont reconstruits avec du contreplaqué marine très épais.

Pour les dossiers des sièges, j'ai utilisé du contreplaqué flexible que j'ai formé sur **3**





des gabarits et que j'ai assemblé entrais couches contrecollées pour qu'il garde la forme voulue.

Le tout recouvert de plusieurs couches de peinture à la main de manière à obtenir un aspect bien lisse.

Un ami m'a aidé pour restaurer et peindre les ailes et le capot.

Il y a eu encore quelques fuites à boucher sur le radiateur pour pouvoir faire les premiers essais.

Le moteur tourne à l'envers du sens habituel. La première prise en main perturbe un peu mais on s'y fait vite.

La conduite est agréable et douce . En première vitesse la puissance est correcte mais il y a un trou conséquent avec la seconde . Les côtes imposent souvent la première.

Cette voiture étant relativement courte, la direction très directe et les freins chétifs (l'arrière étant très léger) la vigilance est de mise !

La difficulté avec cette mécanique démunie d'embrayage tient à ce que, lorsque le moteur et la boîte sont froids,

en tournant la manivelle il faut évidemment vaincre la compression mais aussi faire tourner dans l'huile froide tous les trains épicycloïdaux de la boîte et vaincre le frottement des disques d'embrayage.

Le moteur donne bien sa première explosion normalement, mais il faut suffisamment d'énergie pour atteindre la deuxième explosion.

Cela marche très bien quand le moteur et la boîte sont chauds, mais à froid c'est un peu plus difficile !

À part le changement du carburateur au flotteur récalcitrant, le problème le plus délicat fut le bloc cylindre qui avait gelé et avait été mal réparé et maquillé. C'était le point faible de la voiture. D'autant que cette marque n'ayant eu qu'une très petite production, il aurait été difficile de trouver un bloc pour le remplacer et le club BRUSH aux Etats-Unis n'était pas très coopératif.

La marque BRUSH a été rachetée par la marque MAXWELL quelques années après la production de cette voiture.

Ma BRUSH a ainsi retrouvé 85 ans après avoir traversé l'Atlantique, une de ses sœurs à 5 km de chez elle : la MAXWELL de notre ami Marc.



Elle est depuis partie vers le sud de la France.

état d'origine



essieu avant



essieu arrière



après restauration



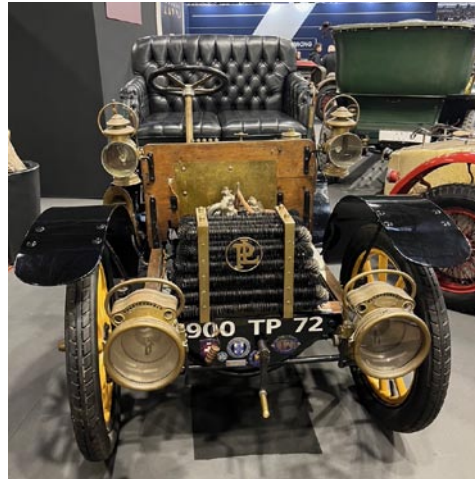
texte et photos : François Prunier

RÉTROMOBILE du 5 au 9 février

C'était la 49^e édition du salon parisien qui se tenait Porte de Versailles.

Chez les Teuf Teuf, 2025 marque les 90 ans de la création du club par Hyppolite Panhard dont on retrouvait une création de la famille à vendre sur le stand du marchand Christoph Grohe.

Depuis 9 ans, l'organisateur du salon nous offre un espace pour exposer une sélection de véhicules du club. Les 130 m² permirent une belle présentation des 8 véhicules avec un espace de convivialité suffisant pour l'accueil des membres.



La Gladiator de Léon Molon



Cette voiture inventée à la vente publique a été acquise par l'un de nos membres grand spécialiste des véhicules d'exception qui pourra vous la proposer contre quelques euros.

Quand on aime on ne compte pas, seul le plaisir compte !

Laurens Klein présent sur le salon avec sa société PrewarCar, nous avait réservé une très belle surprise en offrant au club une somptueuse bouteille de Champagne d'une contenance de 6 litres dénommée Mathusalem pour fêter les 90 ans du club.

C'est avec beaucoup d'appréhension que nous envisagions l'ouverture de cette magnifique bouteille, et pourtant quel moment magique de partage, merci Laurens et Morris!



Merci à tous les propriétaires des BUCHET, GREGOIRE, PEUGEOT, BOLLEE, BAYARD, BNC, LION PEUGEOT, DE DION venus de toute la France et même d'Angleterre pour présenter et faire rouler ces véhicules deux fois par jour devant le hall 1.

Plus de 200 repas ont été servis dans l'espace membre, permettant un moment d'échange et de partage des spécialités culinaires et vigneronnes de notre pays. Merci à tous les membres qui ont pris le soin de rapporter un petit morceau de gastronomie de leur région pour partager avec les membres présents aux repas.

Mathias Gaillard, fervent défenseur de la marque GLADIATOR (et des pneus sans



Bien sur, à Retromobile on peut faire autre chose que boire et manger, il y a toujours des sorties de grange comme chez Etienne Levillain qui proposait des motos rares dans leur jus ou des moteurs tout aussi exceptionnels de marque Givaudan ou Bozier.

L'exposition de plusieurs véhicules Citroën avec système de propulsion Kégresse réunis par Thierry Farges était remarquable.

Par contre que dire de la présence de véhicules produits avec un moteur thermique et qui se retrouvent obligés de vanter leur nouvel organe mu par «la fée électricité».

Pauvres 2 CV, SM et 4L vandalisées!

Une autre déception nous attendait lors de la soirée inaugurale avec la découverte de la Rousson qui avait été présentée sur notre stand à Epoquauto en 2023 et qui nécessitait seulement une remise en route mécanique.

Nous pensions avoir convaincu les membres de l'association de Feurs (ville de production de cette marque éphémère) de préserver ce véhicule qui avait traversé les années en conservant sa robe d'origine. Malheureusement elle sera bientôt toute neuve grâce au (ou à cause du) concours de la société Motul qui finance une peinture rutilante à cette pauvre ROUSSON.

Pour terminer sur une note positive, il y avait de très beaux véhicules dans leur jus et fonctionnels : chez Prewarcar une PEUGEOT de 1902 de 5.5 hp déjà vue à



Courtrai et une Bugatti 57 absolument d'origine avec 35000 km au compteur.

Pour les passionnés de la marque De Dion Bouton, Mickael Edwards, membre des Teuf-Teuf proposait une trilogie pour les véhicules construits entre 1899 et 1904 avec un tarif très spécial, réservé aux membres des

Teuf Teuf bien sûr, le dernier jour du salon.

Et puis bien sûr, les démonstrations des Teuf-Teuf, qui ravissent toujours autant de monde, dont vous trouverez quelques photos ci-dessous.



Si vous voulez en voir plus, allez sur le site des Teuf-Teuf ou cliquez sur les adresses suivantes pour voir des vidéos:

<https://youtu.be/pUJpNk9A8XY>

<https://youtu.be/scUff2OKsd8>

<https://youtu.be/EAZQtIFrISE>

Et un grand merci à ceux qui sont restés tard le Dimanche pour la partie la moins drôle de l'évènement : le démontage et le chargement du camion de Pascal.

texte et photos : Thierry Bergue

MÉMOIRE ALCYON

Les Teuf -Teuf participent à l'action de la FFVE pour le dépôt de plaques commémoratives de l'histoire automobile.

Lors de la journée du patrimoine le 21 septembre 2024 , avec une météo favorable, c'est bien une Alcyon du club des Teuf-Teuf qui participe à l'évènement à Neuilly.

Encadrée par une bicyclette et une moto de la marque, notre voiturette supporte la cérémonie d'inauguration de la plaque.

Petit discours et puis voilà mais le souvenir est maintenant présent avec la plaque posée pour l'occasion.



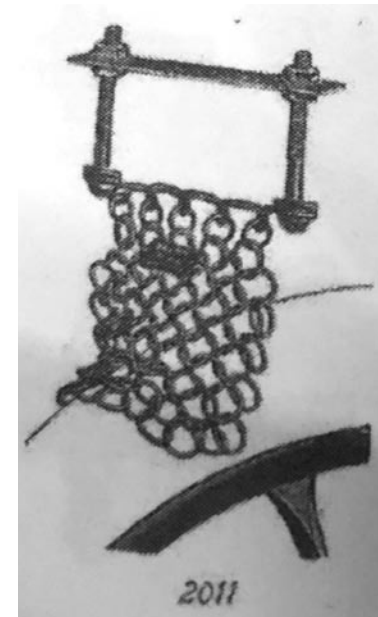
texte et photos : Hervé & Thomas Barroin

SALON de REIMS 8&9 mars

Les 8 et 9 mars, c'était le rendez-vous de la planète «collectionneurs d'engins motorisés» à Reims et conformément à ce qui devient une tradition le club y était, toujours au même emplacement.

Si la décoration était semblable (notre stock de bâches imprimées reste limité), la voiture exposée était nouvelle (pour Reims) puisque c'était la deuxième sortie de la Grégoire du «concessionnaire Grégoire de Seraincourt, alias Mr 50 euros» après sa présentation au salon Pewardays.

La voiture et ses chaînes arrache-clous a eu le même succès qu'en Belgique.



extrait d'un catalogue d'époque
présentant l'arrache-clous de la voiture

Elle nous a permis quelques instants de franche rigolade lorsque des visiteurs qui n'avaient pas pris le temps de lire les explications s'écriaient : «quelle chance de trouver encore des sorties de grange dans cet état» ou encore «si elle était à moi, je ne la restaurerais pas, je la conserverais en état».

Le team «salons» habituel était renforcé le vendredi de Hervé Barroin et Sébastien Vieira Pinto pour le montage qui fut effectué dans un temps record, laissant ensuite du temps pour «la chine».

Qu'ils soient ici dûment remerciés.

Nous avons été surpris du monde présent dès le Vendredi, jusqu'à ce que nous comprenions qu'on pouvait entrer à condition d'acheter un billet pour les 3 jours.

Donc ce salon est tranquillement en train de passer à 3 jours.

L'aspect moins réjouissant de ce succès, c'est qu'il y a de plus en plus d'exposants et de moins en moins de place à l'intérieur pour stationner leurs véhicules. **7**

En ce qui concerne les divers exposants et marchands, on retiendra surtout :

L'éclectisme du stand Voisin, très fourni en magnifiques engins allant de la voiture de records au biscooter.

La présence de la Locomobile participante régulière du rallye des Ancêtres sur le stand de nos amis du GAVAP (non, GAVAP n'est pas l'acronyme de Groupement des Automobiles à VAPeur).

Elle avait pour voisine la ...Voisin d'un autre de nos membres.



Du côté des pièces et automobilia on notait une forte présence autour des deux roues, tendance que nous avons observée récemment sur d'autres bourses.

En phase avec les adhésions récentes de 2 motards à notre club!

Outre les marchands bien connus et habitués on pouvait voir quelques sorties de grange dans des états variables comme cette Lion Peugeot

qui a été vendue très rapidement. (On ne sait pas si le moteur «marchait» avant ou s'il était «bon» marché !).

Autre nouveauté, la présence d'une remorque Belge remplie de pièces et de moteurs De Dion Bouton.



Mais il faudrait plusieurs gazettes pour dire tout ce qu'il y avait à voir, rappelons seulement qu'il y avait aussi à boire et à manger aux Teuf-Teuf. Comme d'hab!

texte B.D.

photos : Thierry Bergue
Dominique Canu

RESTAURATION d'une BRUSH TYPE D de 1910

After rubbing shoulders with members of the Teuf-Teuf club at events organized by the "Pierre Jeunesse" club in Nogent le Roi in the 80s and 90s, the idea of also having a pre-1914 car came to me.

So I bought a 1910 American car. This car is a BRUSH model D single cylinder with a displacement of approximately 1000 cm³.

It has the following features:

- wooden chassis and two axles
- coil spring suspension with extension
- friction shock absorbers
- the gearbox has epicyclic gears braked by bronze disks controlled by a lever that acts as a clutch and gear selector
- the rear wheels are driven by sprockets and chains.

The manufacturer had probably subcontracted a number of accessories to FORD because the steering wheel is the same as on the FORD T, but mounted upside down. I have often been told that I had not put the steering wheel like the FORD T, but in the advertisements of the time it is indeed upside down compared to the FORD T. It also has the same headlights, tail lights and wheels with removable rims.

It had just been imported from the United States by a dealer in central France.

It was complete but needed a full restoration. Only the chassis and the two wooden axles had been redone.

I started by restoring the engine. After relining the cylinder, I machined a piston, thanks to a friend who lent me a mold he had made to cast a new piston (luckily, the dimensions matched with just a few small modifications to the mold!!) This machining allowed me to make the ring grooves to the dimensions of the current rings.

The carburetor was rather special: it has a "non-return" valve that opens during intake and then closes again!!, the fuel being adjusted by a needle screw. The float was a cork torus. I remade it in cork and made it watertight by coating it with a two-component petrol-resistant glue. At the time, tank coatings were not yet widely available!!

Unfortunately, the waterproofing did not work for very long; after a few outings, the float was no longer very effective. I replaced this carburetor with

a Ford T carburetor that looked very similar and fit well.

The ignition had not crossed the Atlantic, so I had to adapt the breaker points, coil and battery with advance adjustment on the flywheel.

In the gearbox I reworked the different bronze disks for each gear (two forward speeds and one reverse).

These disks are in contact with steel disks immersed in oil. The clutch is engaged by the contact of these two types of disks and is operated by the rotation of a ring gear in a helical groove controlled by the gear lever.

The system is very smooth and makes driving easier. No clutch pedal, a single lever to select the gear and engage the clutch (almost an automatic gearbox ahead of its time).

The rear axle attached to the gearbox only needed a good cleaning.

However, I had to change the sprockets and chains for the transmission to the rear wheels. The wheel sprockets were attached to the brake drums, which were also well worn. So I also reworked the brake drums in cast iron washers with a diameter of 30 cm. The volume of shavings and dust was impressive! I then attached the new ring gears to the brake drums as originally.

As the chassis had been redone, I only had to change the wheel bearings, the various bronze bushings of the entire steering system and the friction washers of the shock absorbers.

The wheels were equipped with removable rims like some FORD Ts. But the two rear wheels were in poor condition. So I had to redo the spokes.

The spokes took a long time to make because adjusting the angle of the spoke fixed in the hub is tricky. The spoke axis has to coincide exactly with the center of the wheel otherwise, after a few spokes, everything is completely out of alignment!

Once the spokes had been made, I mounted the nipple of each spoke in the metal hole of the corresponding rim and the angle on the hub. The difficulty was inserting the last spoke, which has to be forced between the previous ones on the hub (with a slight chamfer at the entry point and some oil, it fits!). The elasticity of the rim does the rest.

Then, if the spokes are correct, the wheel should turn smoothly without being warped!!

Then I tackled the body, which is also made entirely of wood.

Replacement of the front firewall panel which supports the gas and oil tank on the engine side. It is surrounded by a brass border made from a threshold bar of a double door (1.80m).

On the driver's side, the firewall supports:

- the steering wheel with the accelerator lever and the forward control,
- the ignition battery box (only supporting the ignition switch)
- the indicator light and the engine oil drip feed.

There is only one pedal on the floor (the brake, which has a rack with a ratchet to replace the handbrake). This is a reminder of its agricultural origins!

The floor and the base of the seats have been reconstructed with very thick marine plywood.

For the seat backs, I used flexible plywood that I formed on templates and assembled in three layers so that it would keep the desired shape.

The whole thing was covered with several layers of paint applied by hand to obtain a very smooth appearance.

A friend helped me restore and paint the wings and the hood.

There were still a few leaks to plug on the radiator before we could do the first tests.

The engine runs in the opposite direction to usual. The first time you get behind the wheel it's a bit disconcerting, but you soon get used to it.

It's a pleasant and smooth ride. In first gear the power is adequate, but there is a significant drop in power in second gear. Climbing hills often requires first gear.

As this car is relatively short, the steering is very direct and the brakes are weak (the rear being very light), so you have to be vigilant!

The difficulty with this mechanism, which has no clutch, is that when the engine and gearbox are cold, when turning the crank you obviously have to overcome the compression but also get all the gear trains in the gearbox to turn in the cold oil and overcome the friction of the clutch disks.

The engine does indeed fire normally, but sufficient energy is needed to reach the second explosion.

This works very well when the engine and gearbox are warm, but when they are cold it is a little more difficult!

Apart from the change of the carburetor with the recalcitrant float, the most delicate problem was the cylinder block which had frozen and had been badly repaired and disguised. It was the weak point of the car. Especially since this brand had only a very small production, it would have been difficult to find a block to replace it and the BRUSH club in the United States was not very cooperative.

The BRUSH brand was bought out by the MAXWELL brand a few years

after this car was produced.

So my BRUSH found one of its sisters 5 km from home 85 years after crossing the Atlantic: our friend Marc's MAXWELL.

It has since left for the south of France.

text and photos: François Prunier

RÉTROMOBILE du 5 au 9 février

It was the 49th edition of the Paris show, held at Porte de Versailles.

At the Teuf Teuf, 2025 marks the 90th anniversary of the club's creation by Hyppolite Panhard, whose family creation was for sale on the stand of dealer Christoph Grohe.

For the past 9 years, the show organizer has offered us space to exhibit a selection of the club's vehicles. The 130 m² space enabled us to present our 8 vehicles to the public, with plenty of room to welcome our members.

Thanks to all the owners of BUCHET, GREGOIRE, PEUGEOT, BOLLEE, BAYARD, BNC, LION PEUGEOT, DE DION who came from all over France and even England to present and drive these vehicles twice a day in front of Hall 1.

Over 200 meals were served in the members' area, providing an opportunity to exchange and share our country's culinary and wine-growing specialities. Many thanks to all the members who took the trouble to bring a little piece of their region's gastronomy to share with the members present at the meals.

Mathias Gaillard, a GLADIATOR brand's enthusiast (and of white tires) had during the Covid period researched and written a text on the race car presented for sale at ARTCURIAL during the show.

The car driven by Léon Molon was presented with a birth year of 1904, which according to Matthias is later than this date. If you're interested in the history of this vehicle, you can read about it in a booklet published by the Club des Teuf Teuf. You can discover the investigation and the story of this fabulous time machine for 10 euros only at the club's boutique.

This car, unsold at the public auction, has been acquired by one of our members, a specialist in exceptional vehicles, who will be able to offer it to you for a few euros.

When you love it, you don't count - only pleasure counts!

Laurens Klein, present at the show with his company PrewarCar, had reserved a very nice surprise for us by offering the club a sumptuous 6-liter bottle of Champagne called Mathusalem to celebrate the club's 90th anniversary.

It was with great nervousness that we considered opening this magnificent bottle, and yet what a magical moment of sharing - thank you Laurens and Morris!

Of course, at Retromobile you can do more than eat and drink, and there are always barnstormers like Etienne Levillain, who offered rare motorcycles in their original condition, or equally exceptional engines from Givaudan or Bozier.

Thierry Farges' display of Citroën vehicles with Kégresse propulsion systems was remarkable.

On the other hand, what can we say about the presence of vehicles produced with internal combustion engines and obliged to boast about their new organ powered by "the electricity fairy".

Poor vandalized 2 CVs, SMs and 4Ls!

Another disappointment awaited us on the opening evening with the discovery of the Rousson which had been presented on our stand at Epoquauto in 2023 and which only required a mechanical overhaul.

We thought we'd convinced the members of the Feurs association (the production town of this short-lived brand) to preserve this vehicle, which had survived the years in its original livery. Unfortunately, it will soon be brand new, thanks to (or because of) the help of Motul, which is financing a gleaming paint job for this poor ROUSSON.

To finish on a positive note, there were some very nice vehicles in their original condition: at Prewarcar a 1902 5.5 hp PEUGEOT already seen at Kortrijk and an absolutely original Bugatti 57 with 35,000 km on the clock.

For De Dion Bouton enthusiasts, Teuf-Teuf member Mickael Edwards offered a trilogy of vehicles built between 1899 and 1904 at a very special rate, reserved for Teuf Teuf members of course, on the last day of the show.

And then, of course, there were the Teuf-Teuf demonstrations, which always delight so many people, and of which you'll find a few photos below.

If you'd like to see more, go to the Teuf-Teuf website or click on the following addresses to see videos:

<https://youtu.be/pUJpNk9A8XY>

<https://youtu.be/scUff2OKsd8>

<https://youtu.be/EAzQtIFrISE>

And a big thank you to those who stayed late on Sunday for the least funny part of the event: the dismantling and loading of Pascal's truck.

text and photos : Thierry Bergue

MÉMOIRE ALCYON

The Teuf-Teuf participate in the FFVE's campaign to place commemorative plaques celebrating motoring history.

On Heritage Day, 21 September 2024, weather permitting, an Alcyon from the Teuf-Teuf club will be taking part in the event in Neuilly.

Escorted by a bicycle and a motorbike of the brand, our cart supports the plaque unveiling ceremony.

A short speech and that's it, but the memory is now present with the plaque placed for the occasion.

text and photos: Hervé & Thomas Barroin

SALON de REIMS 8&9 mars

On 8 and 9 March, the planet's 'motorised machinery collectors' gathered in Reims and, as has become tradition, the club was there, still in the same place.

Although the decoration was similar (our stock of printed tarpaulins is limited), the car on display was new (for Reims) as it was the second outing of the Grégoire from the 'Grégoire de Seraincourt dealership, aka Mr 50 euros' after its presentation at the Prewardays show.

The car and its nail puller chains were as popular as they had been in Belgium.

It provided us with a few moments of good-natured fun when visitors who hadn't taken the time to read the explanations exclaimed: 'how lucky to still get barn finds in this condition' or even 'if it were mine, I wouldn't restore it, I'd keep it in this condition'.

The usual 'exhibitions' team was reinforced on the Friday by Hervé Barroin and Sébastien Vieira Pinto for the assembly, which was carried out in record time, leaving time for the 'bargain hunting'.

They deserve our thanks.

We were surprised by the number of people present from Friday **11**

onwards, until we realised that you could enter if you bought a ticket for all 3 days.

So this show is quietly turning into a 3-day event.

The less pleasant aspect of this success is that there are more and more exhibitors and less and less indoor space to park their vehicles.

As for the various exhibitors and dealers, the following are particularly worth mentioning:

The eclecticism of the Voisin stand, which was well stocked with magnificent machines ranging from record-breaking cars to a Biscooter.

The presence of the Locomobile, a regular participant in the Ancêtres rally, at the stand of our friends from GAVAP (no, GAVAP is not an acronym for Groupement des Automobiles à VAPeur).

Its neighbour was ... the Voisin of another of our members.

In terms of parts and automobilia, there was a strong presence around two-wheelers, a trend that we have observed recently at other markets.

In line with the recent membership of two bikers to our club!

In addition to the well-known and regular dealers, there were a few barn finds in varying states of repair, such as this Lion Peugeot, which sold very quickly.

Another novelty was the presence of a Belgian trailer full of De Dion Bouton parts and engines.

But it would take several gazettes to say everything there was to see. Let's just remember that there was also food and drink at the Teuf-Teuf.

As usual!

text B.D.

photos: Thierry Bergue

Pascal Le Poder

