

Le magazine de l'Auto Ancienne^{MC}

La meilleure revue de voitures anciennes au Québec / www.vaq.qc.ca

45^e année - Mai 2019 - Canada 9,95 \$ | Une publication de Voitures Anciennes du Québec inc. - Envoi de publication 40029062



MCLAUGHLIN 1933



**CALENDRIER
DÉTACHABLE
SAISON 2019**



PLYMOUTH VALIANT SIGNET 1966
La reine des voitures compactes



CHEVROLET IMPALA 1970
Fiable et puissante



CHRYSLER CORDOBA 1980

8 juin 2019

Soirée du

45^E
anniversaire

CLUB DE GOLF
DE BELOEIL
425, rue Des Chênes,
Beloeil



17 H 30 **COCKTAIL** 18 H 30 **SOUPER** 20 H 30 **SOIRÉE DANSANTE**

Stationnement gazonné réservé pour vos voitures anciennes | **Tenue de ville requise**

Prix : **50\$** par personne (taxes et service inclus)*

Brevages et boissons alcoolisées non inclus.



11 mai 2019, à 11H



Assemblée générale annuelle

CLUB DE GOLF LE MIRAGE | 3737, Ch. Martin, Terrebonne

Le magazine de L'Auto Ancienne est publié par Voitures Anciennes du Québec inc., organisme à but non lucratif ayant pour objectif, via sa publication et ses activités diverses, de promouvoir la restauration et la conservation du patrimoine automobile au Québec.

Voitures anciennes du Québec Inc.

Gilbert Bureau, Président fondateur (1974)

Conseil d'administration

Président du conseil Denis Vallée (denisvalleeopto@hotmail.com)
 Vice-président Léo Gravelle (leotbird@gmail.com)
 Secrétaire-trésorier Michel Aubin (mic.aubin@outlook.com)
 Administrateurs Gilbert Bureau (gbureau@videotron.ca),
 Yves Cyr (yvescyr@videotron.ca),
 Jean-Yves Gauthier (jyvesgauthier@videotron.ca),
 Gilbert Lagacé (gilbert.lagace@sympatico.ca),
 Pierre St-Jean (lechasseur2@hotmail.com)
 Denis Legault (opassionauto@yahoo.ca)
 Luc Chartrand (clc@videotron.ca)

Collaborateurs

Coordonnatrice Valérie Morier
 Responsable voitures avant 1914 Gilles Godbout
 Responsable voitures 1914-1939 Gilbert Bureau, André Cloutier
 Responsable des voitures européennes Alain Lemire
 Responsable des jugs Michel Aubin

Représentants régionaux

Bas-Saint-Laurent : René Falardeau..... 418-775-1963
 Beauce-Amiante : Marc Bolduc..... 418 338-3898
 Centre du Québec : Réjean Rheault 819 806-7962
 Côte Nord : Martin Houde..... 418 296-4350
 Estrie : Michel Jodoin..... 819 835-1203
 Gaspésie : Ronald Langlais..... 418 368-1488
 Iles-de-la-Madeleine : Jacques Patenaude..... 514-220-7339
 Joliette : Rita Landry 450-394-4448
 Lac-Mégantic : Richard Fournier..... 819 583-7519
 Lanaudière : Jean-Yves Picard..... 450 589-7517
 Laurentides : René Gougeon..... 819 597-2889
 Laval et rive-nord : Luc Champagne (lucchampagne13@videotron.ca)..... 514 945-1299
 Mauricie : Justin Brousseau 819 374-9638
 Montréal : Michel Ouellette 514 808-3347
 Ouest de Montréal : Jean-Yves Gauthier..... 438 499-1932
 Outaouais : Serge Pelletier 819-923-8999
 Ontario : André Audette 613 606-4647
 Québec : Robert Tremblay..... 418 626-2469
 Québec : Jean Bourgault (info@jeansbronco.com) 418-692-0007 #12
 Saguenay-Lac-St-Jean : André-R. Gauthier 418 549-8492
 Sorel : Paul Rousseau..... 450 568-3468
 Valleyfield : Jean-Guy Lafontaine..... 450 371-7376

Hors Québec

Belgique- Bruxelles : Édouard Victoor..... 02-726- 4408
 Cuba : Roberto Aroche (53) 58-6861
 Cuba : Eduardo Maestre 011537-62-09-01
 France : Eugène De Deurwaerder eug.amilcar@orange.fr
 France : Pierre Gravel gravel.not@wanadoo.fr
 Suisse : Louis Cailliet..... 21 845 58 68

Le magazine de l'auto ancienne : le Magazine de l'Auto Ancienne est publié 12 fois l'an.
 Le nom L'Auto Ancienne est une marque de commerce dûment enregistrée.

Rédacteur en chef Gilbert Bureau
 Éditeur Voitures Anciennes du Québec inc.
 Conception et impression Imprimerie CIC (St-Pie)
 www.imprimeriecic.com
 Adjoint à la rédaction Philippe Baron, Charles Bertrand, François Dugal, Jacques Duval,
 Guilhem Gaubert, Alain Guilbeault, Gilbert Lagacé, Frédéric Mardon,
 Jean-Marie Mercier, Alain Morin, Pierre Roberge,
 Alain Raymond, Daniel Rufinange et Guy Thibault
 Révision-correction Martin Canuel, Valérie Morier, Bertrand Menoury,
 Luc Chartrand, Daniel Bernier
 Photographes André Deschênes, Gilbert Lagacé
 Publicité Luc Champagne 514 945-1299

ABONNEMENT : Canada : 59,95 \$/an. • É.-U. : 95 \$/an • Europe : 130 \$/an.
 Prix du numéro au Canada : 9,95 \$

Envoi de publication: 40029062. # ISSN: 0829-4631. Si non livré, retourner à:

ADRESSE DU VAQ
 270, boul. Sir-Wilfrid-Laurier, bureau 200, Beloeil (Québec) J3G 4G7
 Tél. : 514 990-9111 • Téléc. : 450 446-3806
 Courriel : info@vaq.qc.ca
 Site Internet : www.vaq.qc.ca

Copyright. Le contenu du magazine ne peut être reproduit sans autorisation écrite.
 Bibliothèques Nationales du Canada et du Québec

Le bureau est ouvert du mardi au vendredi. Les heures d'ouverture sont sujettes à changement, prière de prendre rendez-vous avant de vous présenter sur les lieux.

Note : Les photographies, les textes, les cartes d'affaires et la publicité restent sujets à l'approbation du comité de rédaction qui se réserve le droit de les accepter ou de les refuser en totalité ou en partie, ou d'abréger lorsque jugé nécessaire. Nous déclinons toute responsabilité envers le matériel reçu et il ne sera retourné que s'il est accompagné d'une enveloppe affranchie. Les opinions exprimées dans les articles et le Courrier des lecteurs sont celles des auteurs des textes et ne reflètent pas nécessairement celles du comité de rédaction.

Veuillez noter qu'une copie des règlements généraux du VAQ est disponible pour ceux et celles qui en feront la demande.



ÉDITORIAL PAR GILBERT BUREAU



CES BEAUTÉS D'HIER QUI ROULERONT DEMAIN

En ce grand siècle de la vitesse, il y a des fous dont le plaisir plafonne à 40 MPH. À l'époque du dieu plastique, ils fignoient, des heures durant, le vernis d'un tableau de bord et, aux progrès de l'électronique, ils préfèrent les moteurs archaïques. Quand ils sont sur la route, ils sont régulièrement klaxonnés par les automobilistes et interpellés par les curieux : « Dites, c'est quoi votre voiture, quelle année, est-elle à vendre? ». Un tel intérêt pour les voitures anciennes reflète davantage qu'une mode. « Vous savez, explique le possesseur d'une Cadillac 16 cylindres, aussi rutilante que vénérable, les routes sont si encombrées que je roule presque aussi vite avec ma voiture que les plus modernes, et puis, en plus... en plus, il y a le plaisir du cuir, des sièges, les formes voluptueuses de tel capot, de telle roue; il y a ce côté artisanal, presque humain de la mécanique ».

Une voiture ancienne, c'est comme une maîtresse : elle vous prend votre argent et votre temps... mais quel bonheur! La restauration d'une auto ancienne est davantage le privilège des patients que celui des riches; il faut de l'ingéniosité pour l'adapter aux règles du Code de la route sans la défigurer. Il faut trouver le mécanicien qui sculptera amoureusement une pièce manquante, il faut dénicher la poignée de porte, le bloc moteur d'origine, et surtout, il faut se résoudre à passer ses fins de semaine dans le cambouis, à se transformer en artisan, en peintre, à changer un joint, à dérouiller, à sabler et à polir.

« Beaucoup plus que cela, répond le connaisseur gravement, est-ce que vous bricoleriez un objet d'art? » Car la voiture ancienne est bien un objet d'art que les « purs » ne se hasarderaient pas à profaner. Pour eux, une pièce « adaptée », fût-ce un simple boulon, détonnerait autant, pour un décorateur, qu'un meuble Louis XV dans un salon IKEA. Ceux-là prisent surtout les voitures d'avant-guerre, rares de nos jours. Une autre clientèle s'intéresse quant à elle aux véhicules plus récents, qui sont moins coûteux et plus faciles à trouver et à restaurer, et avec lesquels on peut encore rouler tous les jours. On n'a jamais tant vu, sur nos routes, de Chevrolet, de Mustang, de Camaro, de Pontiac Trans Am et de vieilles Jaguar et Mercedes que maintenant.

Si les moyens financiers distinguent ces deux clientèles, elles montrent le même état d'esprit : la beauté de ces voitures est celle d'une époque qui ne connaissait pas l'obsession de la ligne aérodynamique, les problèmes de stationnement, les préoccupations écologiques ou l'économie de carburant. Mais l'une comme l'autre savait goûter les petites routes de campagne, le rythme lent des haltes bucoliques. Ces « vétérans », qui n'ont jamais autant été au goût du jour, nous ont appris, bien avant les campagnes de sécurité routière, que la vitesse, c'est dépassé.

Même si certains possesseurs de belles d'avant-guerre apprécient la griserie des courses sur circuit « comme au temps jadis », aucune de ces vénérables machines ne connaît la rudesse de l'anonymat : après les avoir tant choyées, leurs propriétaires connaissent les moindres détails, les hésitations, les humeurs changeantes de ces folles maîtresses sur quatre roues...

Et les femmes capricieuses ne sont-elles pas celles qu'on aime le plus ?

SOMMAIRE

Chaîne de construction de la Ford T	14
McLaughlin 1933	16
La grande disette	20
La belle histoire d'une Packard coupé 1940	22
Thetford-Mines 2018	24
Pionnières et rebelles, les premières de l'automobile	26
Nissan et Datsun à Carlos Ghosn	28
Photos d'été	30
Studebaker President Speedster 1955	36
Plymouth Valiant Signet 1966	40
Chevrolet Impala décapotable 1970	44
Chrysler Cordoba 1980	48
Éphémérides du Québec	51
Les immortelles de l'écran	52
Petites annonces VAQ	57





MOT DU PRÉSIDENT
PAR DENIS VALLÉE

LES TROPHÉES

Depuis quelques années, un commentaire revient souvent lors des diverses expositions organisées par le VAQ et c'est celui-ci: "À quoi ça sert d'aller à une de leurs expositions, ce sont toujours les mêmes voitures qui gagnent des trophées!" Cette réflexion, je l'ai souvent entendue et vous aussi sans aucun doute.

Votre conseil d'administration s'est penché sérieusement sur la question cet hiver et voici les résultats de ces réflexions.

Premièrement, après avoir bien pesé le pour et le contre nous en sommes venus à la conclusion de continuer à donner des trophées plutôt que d'y aller pour des prix en argent ou des prix en présence. La personne qui gagne un trophée sur lequel **il est inscrit son nom** et l'année conservera celui-ci pendant plusieurs années et se souviendra beaucoup plus longtemps de cette journée comparativement au fait d'avoir gagné un prix de 100\$ ou de 200\$. Un prix monétaire sera vite oublié et dépensé alors que le trophée perdurera durant de longues années et animera les conversations pendant longtemps...

En second lieu, nous avons éliminé le fait de donner des trophées au hasard. Nous savons que certains clubs le font et nous respectons leur décision. Nous croyons que le fait d'être choisi, peu importe, le mode de sélection donne plus d'importance à la valeur du trophée.

Et troisièmement, ce qui va suivre ne s'applique pas à notre exposition au fort Chambly qui dure deux journées et durant lesquelles toutes les voitures sont formellement soumises à un jugement.

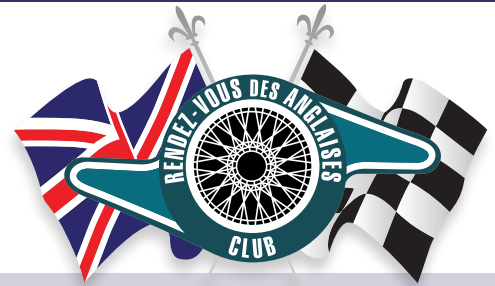
Nous organisons chaque année une quinzaine d'expositions dans plusieurs municipalités du Québec, expositions qui durent une journée et notre nouvelle approche s'adresse à toutes celles-ci. Par le passé, les voitures gagnantes étaient choisies sous la formule "Coup de coeur". Il n'y avait pas de jugement et dans la majorité des cas on remettait les trophées aux plus belles voitures présentes cette journée-là. Comme résultat, une belle voiture était très souvent récompensée, et ce, plusieurs fois durant l'été, selon sa participation bien entendu.

En 2019, nous allons essayer, du mieux possible, de diviser en deux la répartition de ces trophées. Nous voulons encore voir, et ce, pour notre plus grand plaisir, les plus belles voitures anciennes du Québec et les voir repartir avec des trophées. ...mais pas TOUS les trophées. Lors d'une exposition, c'est pourquoi nous allons essayer cet été de remettre environ 50% des trophées aux plus belles voitures qui seront toujours choisies sous la formule Coup de coeur et l'autre 50% à d'autres voitures, réparties comme suit: aux voitures propriété de jeunes amateurs, à des voitures modifiées et à des voitures que je qualifierais de "participatives".

Je vous donne un exemple pour mieux illustrer mes propos. Admettons que nous avons 15 trophées à remettre: 8 seraient remis aux plus belles voitures (voici le premier 50%), les 7 autres trophées (le 2e 50%), 2 seraient remis à des jeunes, 2 seraient remis à des voitures modifiées et 3 seraient remis à des voitures en bon état quand même, mais, disons plus ordinaires qui ne gagnent malheureusement jamais face aux plus belles voitures.

C'est la recommandation que nous allons transmettre à tous les responsables des expositions organisées par le VAQ en 2019. Il s'agit bien entendu d'un ordre de grandeur et il se peut parfois que ces pourcentages varient. L'important est d'essayer d'y parvenir le mieux possible et que vous tous, membres du VAQ, informiez tous vos amis amateurs de voitures anciennes de cette nouvelle approche.

Nous voulons donc continuer le travail amorcé l'an dernier en remettant plus régulièrement des trophées aux jeunes et aux voitures modifiées. Et nous ajoutons, cette année, si on peut le dire ainsi, une nouvelle catégorie: les voitures "participatives". Nous voulons ainsi encourager la participation d'un plus grand nombre d'amateurs qui sont aussi passionnés, mais qui n'ont pas la chance d'avoir une voiture hors du commun. En leur remettant un trophée, cela les encouragera à persévérer, à participer à nos expositions et à conserver leur voiture le plus longtemps possible. En terminant, le grand philosophe vaquiste me l'a confirmé: "Tout le monde aime gagner un trophée, c'est une certitude absolue".



CLUB AUTOMOBILE RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES
8500, boul. Henri-Bourassa C.P. 34082, Québec, QC, G1G 6P2
info@carvaq.org | www.carvaq.org

DISTRIBUTION UNIPLUS INC.
Votre référence dans le domaine des pièces de moteur
moteurs domestiques et importés

4013 boul. Robert, Montréal
Téléphone: (514) 493-0303
(877) 493-0303
Télécopieur: (514) 493-0307
www.uniplusinc.com

Fier supporteur des ateliers de réusinage.

BESOIN D'UN OU UNE

APPRENTI MÉCANICIEN(NE),
passionné de la voiture ancienne.

Complément d'apprentissage en atelier.

Condition à discuter sur place.

Contactez André Fitzback par courriel à
info@fitzbackgarage.com


**NOUS FABRIQUONS ET INSTALLONS DES SILENCIEUX
ET TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT SUR MESURE**



**4005 BOUL. DES GRANDES PRAIRIES
MONTRÉAL, QUÉBEC, H1Z 4M8**

TÉL. : 514-324-0052

WWW.SILENCIEUXQUALITE.COM

 de Jacques Lambert (Québec, QC)

J'apprécie beaucoup la revue du VAQ. Pourriez-vous nous parler des débuts et des objectifs de cette belle publication, sans doute unique en son genre au Québec et peut-être même au Canada?

Résumons ainsi l'origine de cette aventure : le 14 mars 1974, notre but, au moment de lancer le VAQ et sa revue, était de produire une publication mensuelle de qualité, bien conçue et bien documentée, dont les collaborateurs, tous érudits et passionnés, fouilleraient tous les aspects de l'automobile ancienne, pour nous les restituer au fil des mois avec tout le talent dont ils seraient capables. L'AUTO ANCIENNE, comme son nom l'indique, rend compte de tout ce qui se vit aujourd'hui dans le passe-temps qu'est devenue la voiture ancienne : expositions, concours d'élégance, ventes aux enchères et autres événements connexes.

L'AUTO ANCIENNE est le lien privilégié, parce que rapide et mensuel entre tous les amateurs et collectionneurs du Québec.

Sa parution mensuelle permet en effet de diffuser promptement les annonces, avis et nouvelles de tous ordres, intéressant tout ce qui bouge dans ce monde un peu spécial, fait de mille aspirations diverses et parfois divergentes, de mille besoins spécifiques et souvent inattendus. Elle permet aussi de répondre rapidement au courrier des lecteurs avant que les semaines l'aient rendu périmé. Ainsi, par son intermédiaire, son site internet et son mur Facebook, les relations et contacts entre amateurs sont grandement facilités.

Somme toute, notre but est moins de publier des articles didactiques que de rendre compte de tout ce qui intéresse la voiture ancienne en tant qu'objet de collection. Nous parlons donc aussi de voitures de facture modeste, mais qui n'en sont pas moins attachantes et sympathiques.

Qu'on se le dise : L'AUTO ANCIENNE est une revue universaliste et démocratique!

Ma passion de l'automobile ancienne est un cadeau que je me suis offert à l'âge de 14 ans, et c'est un grand bonheur de la partager avec vous!

**La jeunesse
émancipée
des années 30!**



RÉSULTATS D'ENCANS RÉCENTS

Les prix indiqués sont en dollars américains.

HERSHEY 2018

Volvo 1800E Coupé 1971	38 500 \$
Cadillac Series 60 Special Touring Sedan 1939	42 900 \$
Mercedes-Benz 450 SL 1980	17 050 \$
Lincoln Continental décapotable 1964	38 500 \$
Playboy A48 décapotable 1948	132 000 \$
Ford F-100 camionnette 1956	26 950 \$
Baker Electric Model W Runabout 1912	11 500 \$
Packard Super Eight Phaeton 1939	132 000 \$
Continental Mark II 1956	50 000 \$
Mitchell Model E Runabout 1907	49 500 \$
Rolls-Royce Silver Cloud III Saloon 1965	120 000 \$
Cadillac Type 55 Opera Coupé 1917	55 000 \$
Packard Six Roadster 1928	71 500 \$
1913 Stanley Model 64 Roadster 1913	115 500 \$
Stanley Model Z Mountain Wagon 1909	130 000 \$
Packard Single Six Touring 1924	52 250 \$
1937 Chrysler Airflow Coupé 1937	57 200 \$
1983 Citroën 2CV6 décapotable 1983	15 400 \$
Mercedes-Benz 560 SL 1989	17 600 \$
Buick Riviera 1969	17 600 \$
Volkswagen 'Weekender' Microbus 1969	33 000 \$
1957 Porsche 356 Speedster Recreation 1957	28 600 \$
1968 Chevrolet Camaro décapotable 1968	28 050 \$
1959 Ford Galaxie Fairlane 500 Sunliner 1959	28 600 \$
Oldsmobile Starfire Ninety-Eight décapotable 1957	52 250 \$
Chevrolet Corvette 1954	65 450 \$
Jaguar XK 150 Fixed Head Coupé 1958	77 000 \$
Citroën SM Coupé 1972	46 750 \$
Pierce-Arrow Model 33 Seven-Passenger Phaeton 1924	58 300 \$
Packard Custom Super Eight One Eighty Sport Brougham 1941	67 500 \$
Lincoln Model KB Dual-Cowl Sport Phaeton 1934	90 000 \$
Jaguar E-Type Series 1 4.2-Litre Roadster 1965	120 000 \$
Chevrolet Bel Air décapotable 1957	74 800 \$
Cord 810 Westchester 1936	58 300 \$
Packard Eight Décapotable Coupé 1929	96 250 \$
Ford Fairlane Crown Victoria 1955	43 500 \$
Lincoln Model L Town Sedan 1930	55 000 \$
Ford Model T Coupé 1927	7 150 \$
Wagner Single 1911	54 625 \$



Corvette 1954

chambly



est **FIER** de **PARTICIPER** au

Lite SALON AUTO SPORT QUÉBEC

DU 3 AU 5 MAI 2019

vaq.qc.ca Venez nous voir en grand nombre!



Bal du FITZBACK GARAGE 8/06

Rendez-vous en campagne pour une magnifique journée entouré de passionnés de voitures anciennes, **MUSIQUE, REPAS, SOIRÉE DÉTENTE, NATURE... ET ACTIVITÉ EN VOITURE** durant l'après-midi.

INFO www.fitzbackgarage.com
819-471-6798





École des métiers de l'équipement motorisé de Montréal




ecole-metiers-motorise.csdm.ca

5455, rue Saint-Denis, Montréal (Québec) H2J 4B7 | Téléphone : 514 596-5855 | ema@csdm.qc.ca



Depuis 1946

Le spécialiste pour rebâtir vos pièces d'origines

- Booster, étriers et composantes pour les freins
- Maître cylindre
- Pompe de servo direction
- Pompe à l'eau et autres

booster de freins

Distributeur autorisé : Distribution Uniplus Inc, 4013 Boul. Robert, Montréal, QC, H1Z 4H6 - 1 877 493-0303



L'indicible légèreté de l'Être et des objets qui l'entourent

Nous sommes tous les gardiens temporaires d'une partie de notre patrimoine sur quatre roues. Tout le monde s'entend là-dessus, car c'est rattaché à l'indicible légèreté de l'être humain qui, riche ou pauvre, devra se départir de ses joujoux avant le grand périple.

Mais ne soyons pas pessimistes. Voyons cela d'un air badin en optant pour le plaisir maintenant plutôt que le désarroi et les sombres pensées. Vaut mieux rire que pleurer, et cueillons dès maintenant les roses de la vie... au volant d'une belle voiture ancienne.



Tiens, à propos de roses : vous ai-je déjà parlé de ma tante Rose qui adorait les hommes et les voitures? Rose était une belle femme de 25 ans qui ne s'était jamais mariée – chose rare pour l'époque, car nous sommes en 1938. Elle avait hérité un magot substantiel de ses parents, dis-

parus lors d'un safari au Congo belge : on n'avait jamais retrouvé ni les braves voyageurs, ni leur grosse Hudson Super-Six, qui était armée comme un véritable char d'assaut. Toujours est-il que Rose, qui avait autant d'amants qu'il y a de Chinois en Chine, choisissait toujours ses galants en fonction de la voiture qu'ils conduisaient. On a vu défiler, devant sa maison de Westmount,

des Packard, des Lincoln, des Hispano-Suiza et même une magnifique Chrysler Airflow coupé chauffeur!

Lorsque la guerre fut déclarée, Rose, qui avait un diplôme d'infirmière, décida de s'enrôler. Elle passa ainsi près de quatre ans à Londres dans un hôpital militaire. C'est là qu'elle rencontra l'homme de sa vie : un jeune vieux beau colonel à moustache qui avait lui aussi la passion des belles voitures, et plus particulièrement celles de la lignée Rolls-Royce.

À la fin de la guerre, ils revinrent habiter à Montréal et le colonel Bramble, qui avait ses entrées partout, fit transporter sa voiture sur le Queen Mary.

Rose et le colonel devinrent célèbres lorsque le Prince de Galles et sa charmante épouse, Mrs Simpson, empruntèrent leur Rolls lors d'un court séjour au Québec en 1948. Puis, au fil des ans, la belle Rolls-Royce jaune et noire fut échangée pour une très longue Cadillac aux chromes affriolants. La dernière fois que j'ai vu Rose (elle devait avoir près de 90 ans), elle se faisait transporter dans une Rolls-Royce bleu nuit conduite par un jeune chauffeur très « dévoué » à sa tâche.

Histoire banale, me direz-vous... mais Rose demeurera toujours ma tante préférée, car elle a su vivre sa vie de façon marginale et autonome. Elle aura été, à sa façon, elle aussi, la gardienne de ce merveilleux patrimoine sur quatre roues que nous chérissons tant!



Rolls-Royce 1937



Packard 1934



Chrysler Airflow



Cadillac V16 1931



À toute vitesse !

- ★ DES MILLIERS D'ARTICLES POUR VOTRE DÉCOR PERSONNALISÉ
- ★ DES OBJETS DE COLLECTION UNIQUES ET INUSITÉS
- ★ VOITURES MINIATURES

www.atoutevitesse.ca

Visitez nos magasins

600, rue Pierre-Caisse, Saint-Jean-sur-Richelieu

755, boul. René-Lévesque, Drummondville



Carrefour Richelieu

450 349-9521

OUVERT 7/7

10%
AUX MEMBRES VAQ !

Classique 1965



Classique 2012

Une voiture vintage. Des phares ultra modernes.

Pour éclairer davantage la route et améliorer votre visibilité, offrez à votre voiture les phares longue portée qu'elle mérite, avec les ampoules scellées GE Nighthawk^{MD}.

- Une lumière 30 % plus vive*
- Éclairage bleu - blanc haute performance
- Meilleure visibilité et meilleur contraste



l'imagination en action

 **NIGHTHAWK**

*Par rapport aux ampoules de phare halogènes standards.

GE Nighthawk est une marque déposée de GE.
©2012 GE



ANNONCEZ-VOUS

DANS LE MAGAZINE DE L' AUTO ANCIENNE ET SUR LE VAQ **À METTRE JOUR**

LUC CHAMPAGNE, DIRECTEUR MÉDIA 514 945-1299



NE FAITES PAS LES CHOSES
À MOITIÉ! ABONNEZ-VOUS À
L'AUTO ANCIENNE DU VAQ!



La relève au VAQ !

« J'adore les autos anciennes. Mon père possède une Chevelle SS 1965 que je vais bientôt conduire moi aussi! »

Olivia, fille de notre abonné Benoît Cousineau



**DISPONIBLE DANS
VOTRE MAGAZINE DE MAI**



**VOTRE NOUVELLE
CHEVROLET 1973
VOUS ATTEND!**

BIENVENUE À NOS NOUVEAUX ABONNÉ(E)S

ROGER NOLIN, VALLEYFIELD

JEAN DUBUC, QUÉBEC

**RÉJEAN GRENIER,
BOUCHERVILLE CHEVROLET
CORVETTE DÉCAPOTABLE 1958**

**J. PELLETIER,
ST-MICHEL-DES-SAINTS**

**PHILIP MORRISSETTE,
TERREBONNE, FORD FALCON
DÉCAPOTABLE 1964**

**M. MARC VERREAULT,
BOISCHÂTEL**

**FILIPPO CORTESE,
ST-LÉONARD,
PLYMOUTH SATELLITE 1970**

**CHRISTOPHE GUILLEMETTE,
VICTORIAVILLE**

**LANE MEITIN, LAVAL,
CUTLASS 1969 DÉCAPOTABLE,
FARGO POWER WAGON 1954**

**SIDNEY SUMMER,
BEAUHARNOIS,
FIREBIRD FORMULA 400 1992**

**BRIGITTE CHARLAND,
ST-JEAN D'ARC**

ANDRÉ GAGNÉ, OKA

**DENIS PILON, GATINEAU,
CHEVROLET C-10 1972**

**CLUB AUTOS MOTOS
LA PÉRADE**



REMISE EN MARCHÉ AU PRINTEMPS

Quelques recommandations pour la remise en route

- 1| D'abord, ne pas faire tourner le moteur.
- 2| Enlever les guenilles qui bouchaient les ouvertures s'il y a lieu.
- 3| Vidanger l'huile du moteur et remplacer le filtre, utiliser une bonne huile de qualité pour les voitures qui ont séjourné dehors.
- 4| Enlever les bougies.
- 5| Déconnecter le fil haute tension au chapeau du distributeur (celui au centre du chapeau), la partie déconnectée doit être en contact avec la masse (moteur ou carrosserie
- 6| Installer la batterie qui aura été chargée durant l'hiver
- 7| Maintenant, installez-vous au volant, insérez la clé de contact et faites tourner le moteur pendant 15 secondes. Ce geste permet de recharger en huile le filtre et les galeries d'huile à l'intérieur du moteur. De cette façon, lorsque le moteur démarrera l'huile sera déjà rendue. 15 secondes ne seront probablement pas suffisantes, on répétera l'opération jusqu'au signe de remplissage du filtre et des galeries. Ce signe peut-être un léger mouvement de l'aiguille indicateur de pression d'huile (si

équipé), ou attendre que la lampe témoin de manque de pression d'huile s'éteigne (si équipé). Il faut laisser environ 10 secondes entre chaque 15 secondes de rotation du moteur, cela évite de faire surchauffer le démarreur. Après 5 ou 6 fois, s'il n'y a aucun signe des indicateurs, nous n'insisterons pas. Attention, le moteur ne se mettra pas en marche car les bougies sont enlevées. Cette procédure aidera à remplir le carburateur aussi.

- 8| Installer les bougies après avoir vérifié leur écartement.
- 9| Reconnecter le fil de la bobine sur le distributeur.
- 10| Essayer le démarreur. Rappelez-vous que l'automne dernier vous avez ajouté de l'huile dans les cylindres, donc ne vous surprenez pas qu'il ne démarre pas du premier coup. Lorsque le démarrage sera effectué, une fumée bleue s'échappera du tuyau d'échappement, c'est normal. Les cylindres étaient pleins d'huile et cette fumée se dissipera quelques minutes plus tard.

Ensuite, faire quelques vérifications de sécurité : conduite, freins, phares, clignotants, etc. avant de prendre la route. Tout va bien? Le bolide est prêt? « Gentlemen, start your engine ». Allez en paix, bonne promenade en famille.

Poursuivez votre lecture sur notre site internet pour du contenu exclusif sur les bruits du mécanisme de soupape. Visitez notre site internet en page d'accueil www.vaq.qc.ca

POUR TOUS VOS VÉHICULES



PLUS QU'UN LUBRIFIANT, LA TECHNOLOGIE EN MOUVEMENT^{MC}



Omnium de quilles Bossy-Creamer

Le 10 mars dernier avec lieu la 26^e édition de l'Omnium de quilles Bossy-Creamer, dans lequel se tient le tournoi annuel du VAQ. Plusieurs centaines de dollars ont été amassés et remis à différentes organisations à but non lucratif. Un merci à Luc Champagne, qui s'implique, année après année, dans cette activité caritative. Merci à la quarantaine de participants et félicitations aux joueurs gagnants!



De gauche à droite : Luc Champagne / VAQ - Pierre Trudeau et Andrée Trudeau / équipe gagnante - Caroline Légaré / meilleur pointage femme - Daniel Beauchemin / meilleur pointage homme - Gabriel Dion / VAQ



Vive le printemps!



Michel Ouellette

ATELIER DE RESTAURATION
AUTOMOBILE

514-808-3347



BEAUTÉ CLASSIQUE, ANCIENNE ET D'ÉPOQUE

RESTAURATION COMPLÈTE OU PARTIELLE, ESTHÉTIQUE INTÉRIEUR, EXTÉRIEUR ET COMPARTIMENT MOTEUR, SELLERIE, TOIT DÉCAPOTABLE, ÉLECTRICITÉ, MÉCANIQUE, PEINTURE



EXPOSITION DE VOITURES CLASSIQUES de Saint-Lambert

**DIMANCHE 19 MAI
de 10H à 16H**

**AU CENTRE-VILLE DE SAINT-LAMBERT
RUE VICTORIA
ENTRE LES RUES WEBSTER ET DESAULNIERS**

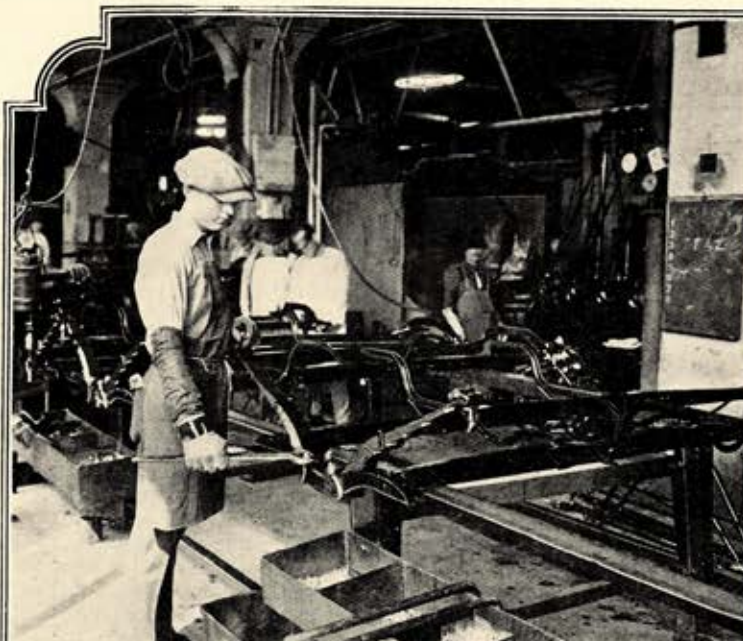


- Voitures légèrement modifiées de 25 ans et plus
- Inscription gratuite
- Spectacle des années 50-60
- Bar-B-Q dans le parc
- Trophées

www.saint-lambertenfete.com

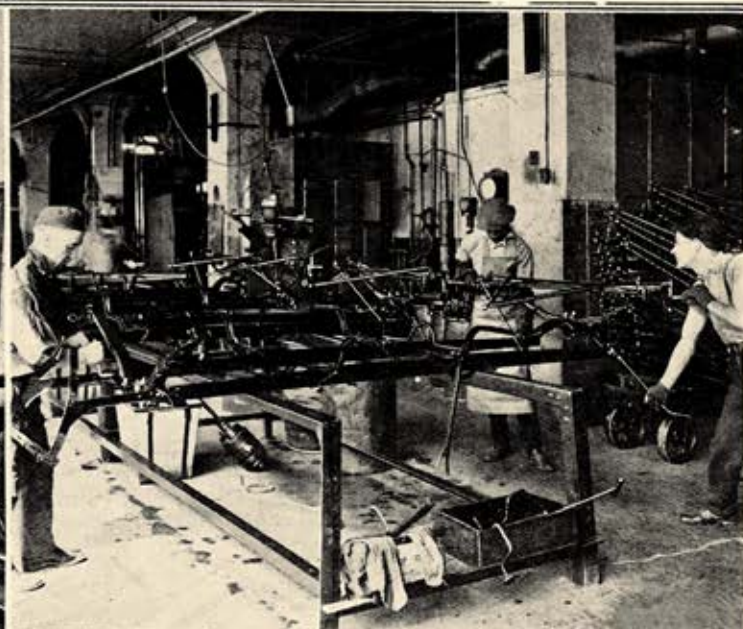
Espaces de stationnement disponibles pour remorques. En cas de pluie, reporté au lendemain, le 20 mai.





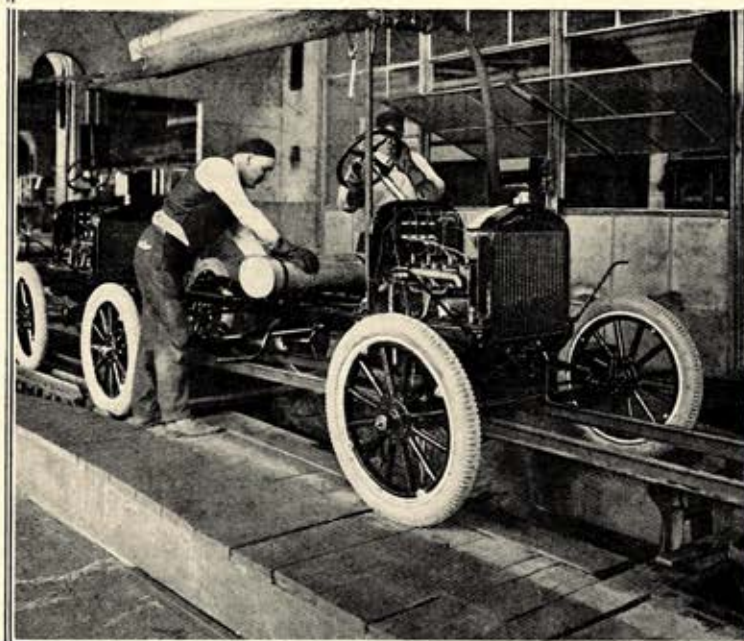
MONTAGE DES RESSORTS DE SUSPENSION

Le châssis arrive sur une glissière devant un ouvrier qui fixe à leur place les ressorts de suspension. L'ouvrier bloque les écrous des brides avec une clef de calibre, toujours la même. C'est la première étape du montage



LE MONTAGE DE L'ESSIEU AVANT

L'essieu avant, avec son triangle d'attelage, est placé sur le ressort transversal avant. — Pour cette opération, comme pour la précédente, le châssis est placé à l'envers sur la glissière, avant la pose du moteur



LES COMMANDES ET LE RÉSERVOIR D'ESSENCE

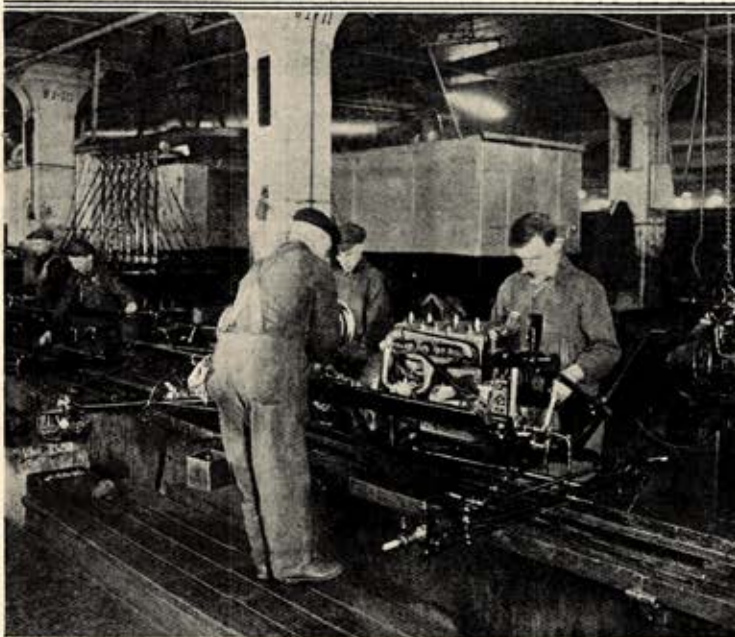
Le réservoir d'essence est fixé sur le châssis par deux colliers boulonnés. — En même temps les commandes de gaz et d'essence sont mises en place sur la colonne de direction par un autre ouvrier



LES AILES ET LES MARCHEPIEDS

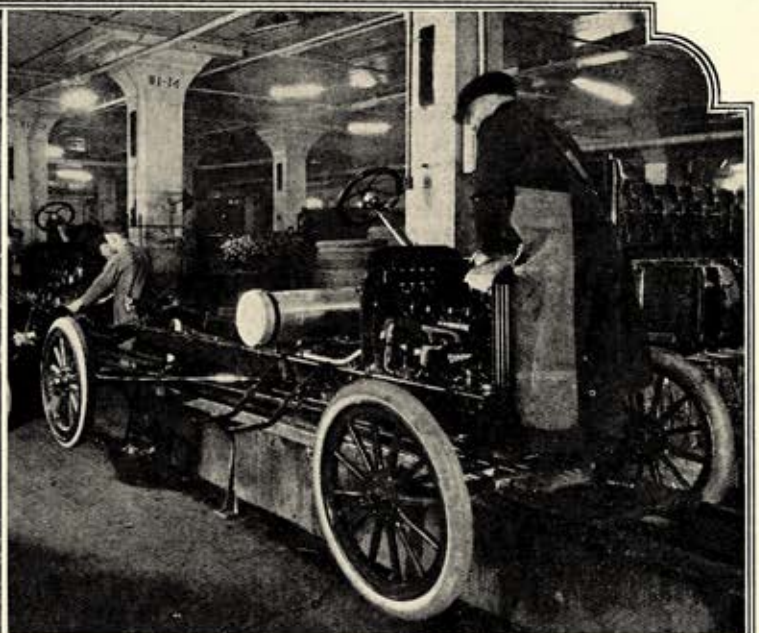
Ailes et marchepieds viennent prendre leur place aux côtés du châssis, sur leurs supports spéciaux. — L'ouvrier procède ensuite à l'assemblage des ailes avec les marchepieds. Et la voiture continue sa route

COMMENT FORD FABRIQUE 6.500 VOITURES PAR JOUR. — LES AUTOS SONT MONTÉS SUR UN TAPIS EXTRÊMITÉ. LA VOITURE SORT COMPLÈTE, TOUTE ÉQUIPÉE, MOTEUR EN MARCHÉ, ET PRÊTE A PRENDRE



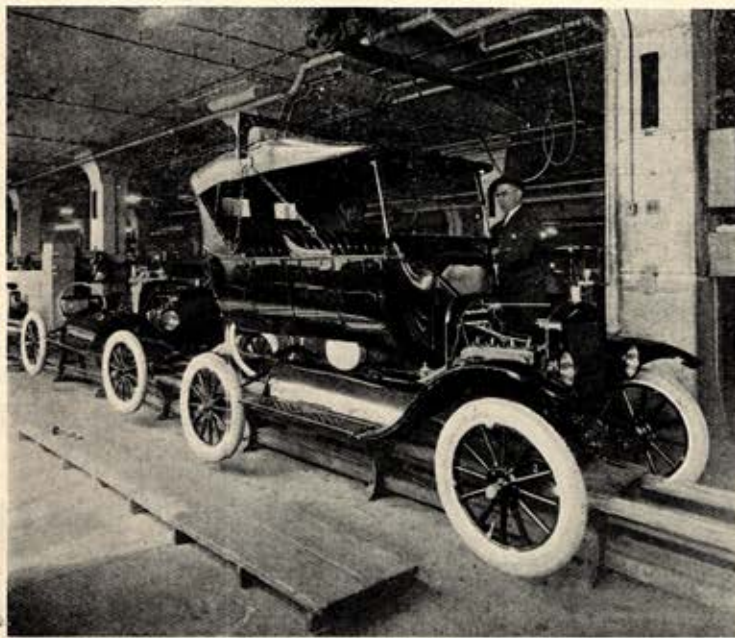
MONTAGE DU MOTEUR

Le châssis, pourvu de ses essieux est amené sur le tapis roulant, il reçoit son moteur, tout préparé d'avance. Les ouvriers-monteurs le boulonnent par trois points sur la traverse avant et les longerons du châssis.



MISE EN PLACE DU RADIATEUR

Le radiateur, dont on aperçoit à droite la réserve sur une autre glissière, est placé à l'avant du châssis, sur la traverse avant. — L'ouvrier après cette opération place ensuite les raccords de circulation d'eau.



MONTAGE DE LA CARROSSERIE

La caisse de la voiture, montée complètement à part, sur un chemin roulant parallèle est amenée au-dessus du châssis par un transporteur aérien: il n'y a plus qu'à la descendre et à la fixer.

ROULANT; A L'ORIGINE DU TAPIS ARRIVE LE CADRE: PEU A PEU, IL REÇOIT SES ORGANES, ET, A L'AUTRE LA ROUTE. — SUR CETTE PAGE, DANS LEUR ORDRE, LES PRINCIPAUX " MOUVEMENTS " D'UNE VOITURE



RÉGLAGE DES PHARES

L'ouvrier dégauchit les supports des phares avec une robuste griffe, de telle sorte que le faisceau lumineux se projette bien. Le conducteur est au volant et quittant le chemin roulant procède à l'essai de la voiture.



MCLAUGHLIN 1933

RICHARD COULOMBE, MAGOG, QC



Voici ma McLaughlin-Buick 1933, Modèle 68C, Berline/Décapotable. Il s'en est produit seulement 8 exemplaires à Oshawa avec conduite à gauche et 2 autres avec conduite à droite, exportées. Deux seulement ont survécu, celle présentée ici, l'autre est à Victoria.

Il faut, ici, se placer dans le contexte de la Grande Crise économique. Les manufacturiers luttèrent pour leur survie. Graham-Paige avec Amos Northrup chez Murray avait présenté une carrosserie absolument novatrice sur la Blue Streak en 1932 en espérant mousser leurs ventes. Ce style d'avant-garde, qui allait évoluer au cours de la décennie, dissimulait le radiateur, la suspension et la saleté en ajoutant des « jupes » au bas des ailes. L'industrie s'empara de ce nouveau style « habillé » dès l'année suivante. L'année 1933 fut quand même la pire chez Buick & McLaughlin, malgré 20 modèles différents, ses plus beaux jamais conçus, la production chuta à son plus bas, 43 247 voitures au total.

La légende raconte que le premier acheteur fut un M. Nels Nielsen, de Banff. C'était un immigrant danois, ancien marin, célibataire, très économe, et selon certains, drôle de bonhomme! On le voyait, toujours avec la même salopette sale. Il bourrait sa pipe de mégots ramassés ici et là. Il rêvait malgré la Crise de véhiculer les quelques riches qui visitaient encore les Rocheuses, et ainsi concurrencer les limousines autour des grands hôtels. Il lui fallait une automobile fiable, élégante et confortable pouvant convenir à ce genre de déplacements.

Il se rendit donc à Calgary en train, faire le tour des concessionnaires en espérant y trouver celle qui conviendrait à son projet. Son choix s'arrêta sur une attirante McLaughlin Berline/Décapotable aux couleurs « Olive », 2 tons.

Il revint à Banff ramasser les vieux billets nécessaires et retourna à Calgary sans tarder. Arrivé chez le dépositaire, dans ses mêmes «hardes» de tous les jours, il attire l'attention d'un vendeur, il est venu acheter cette McLaughlin! Le vendeur l'examine des pieds à la tête... et réplique: « Qu'est-ce qui te prend! Es-tu sérieux? As-tu vu le prix? C'est \$3400! » Nielsen fait venir le Gérant qui lui demande: «Mais... comment vas-tu la payer? » Nielsen extirpe alors de sa salopette toute crottée, une liasse de dollars: quelques 100, des 50, des 20, des vieux 10, des 5, une pile de 2, de 1... « Avec ça! » «J'ai ici 3200 piastres! Les voulez-vous?» Qui? À Calgary, en pleine crise, aurait pu payer comptant une voiture de ce prix? Personne n'avait même pas 30 sous dans ses poches...

M. Nielsen utilisa sa rutilante McLaughlin dans le pittoresque Parc National des Rocheuses, décapotée autant que possible, à balader les quelques visiteurs encore en moyens, entre l'Hôtel Banff Spring et le Château du lac Louise, roulant entre 20-25 mph à contempler à souhait nos belles montagnes Rocheuses. Il devait dorénavant s'habiller convenablement, porter la tenue réglementaire, car sa casquette # 223, «Chauffeur de l'Alberta» a suivi la voiture. Je la porte lors de certains événements. Sa vue se dégrada vers 1939 et il dut mettre fin à ses activités. La McLaughlin décapotable fut donc mise de côté, inutilisée pendant une longue période.

Un résident de Banff en fit l'acquisition vers 1947, pour son usage personnel. L'odomètre indiquait alors 18000 milles. Son garçon à peine en âge de conduire se promenait avec ses amis autour de Banff. L'un d'eux m'en racontait ses heureux souvenirs de jeunesse. Il l'avait perdue de vue, quelqu'un lui avait damé le pion! Il aurait tant voulu l'acquérir, enfin... Je lui en ai fait parvenir une grande photo.



Historique

La McLaughlin fut produite à Oshawa en Ontario de 1908 à 1941. Il subsiste encore plusieurs voitures de cette marque au Canada et même ailleurs dans le monde, car elles avaient une solide réputation et elles étaient reconnues pour leur qualité de construction et leur durabilité.

En 1933, le 8-cylindres en ligne se fait en 230, 274 et 344 pouces cubes. Elle est offerte en 4 Séries aux empattements suivants : 8-50 (119 pouces), 8-60 (127 pouces), 8-80 (130 pouces) et 8-90 (138 pouces).

Seuls 8 exemplaires ont été produits à Oshawa, avec conduite à gauche.

Le nouveau propriétaire et son fils s'en servirent régulièrement pendant 20 ans. Le fils en hérita et vers 1968, décida de la vendre selon les volontés de son père, à un connaisseur, quelqu'un qui saurait la prendre en main, l'entretenir avec soin.

Et c'est ainsi que mon bon ami, Georges Girard, Franco-Albertain de Calgary, barbier de son métier, en devint le 4e propriétaire. Il l'apprécia pendant plus de 44 ans. Nous étions tous deux amateurs de Buick, à nous partager des informations, des pièces, des problèmes. Il avait appris à conduire sur la McLaughlin 1929 de son père.

Il me disait: « Personne autre que moi au fil des ans n'a travaillé sur ma McLaughlin. » « Toutes les jauges fonctionnent, même l'horloge de bord. » « J'ai toujours utilisé une huile Non-Détergente 30. Comme preuve, les paliers/bielles sont encore en bon état, et croyez-moi! Cela aurait été une erreur de passer à une huile détergente. » « Elle ne présente aucune fuite et elle entre dans mon garage, sur un tapis, comme une reine ! »


Sa McLaughlin a parcouru tout l'Ouest canadien, le Montana, etc. Elle a souvent servi au Stampede, lors du passage de la Reine et en 1973 (je crois) durant la visite du Cardinal Maurice Roy de Québec, ville jumelée à Calgary.

J'aurais bien voulu (dépôt en main) acquérir la McLaughlin de mon ami. Il en était très fier, il n'était pas prêt... Plus tard, Richard! La fille de George m'avisa du décès de son père, juillet 2012.

La McLaughlin arriva au Québec en remorque fermée. Elle affichait alors 72 000 miles. J'ai évidemment inspecté, réparé, rafraîchi cette magnifique voiture authentique qui roule durant les belles saisons, à partager de belles randonnées avec parents et amis, un doux plaisir démodé!..

Les cuirs d'origine et le toit étaient dus. J'ai eu la chance de la confier à mon ami « carrossier » Bertrand Dionne de Québec qui lui a apporté maintes corrections. La sellerie "Champagne" est l'oeuvre d'un artiste. Bertrand lui a intégré des subtils rangements additionnels et même un cabinet habilement dissimulé (photos à l'appui), digne d'un grand ébéniste. Ce beau travail s'harmonise à merveille sur ses 2 tons de peinture Olive.

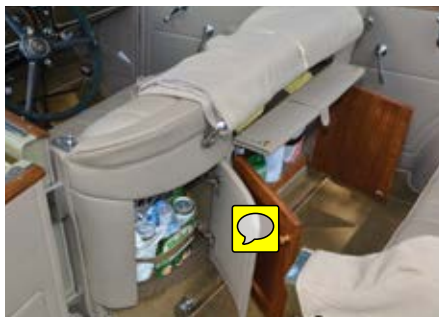
La berline/décapotable avec ses glaces intégrées aux portières est apparue en production limitée sur quelques voitures de luxe vers 1930. La géométrie du toit est ingénieuse, elle a dû nécessiter bien des études. Une version 2 portes fut offerte chez Buick en 1932, en version 4 portes pour 1933.

Mon ami Édouard Rodrigue de Sherbrooke l'a également revue de fond en comble en y apportant ses savantes touches personnelles (photos à l'appui). Étonnant... Nous avons constaté peu d'us  u moteur, croyez-en George! Mais aussi expliquée par le filtrage de l'huile en « dérivation partielle » à 10 microns, rien de moins! Que veut-on de plus! C'est le filtrage des diesels.

C'est une bonne mécanique, un 8 cylindres en ligne, fiable, doux et puissant. Les freins aux quatre roues sont mécaniques et parfaitement adéquats. Elle porte et roule en douceur sur son empattement de 127 pouces.

Elle se présente bien... un peu partout, unique en son genre. Elle convient bien aux événements spéciaux, mariages, anniversaires, ballades de La Manivelle et les expositions.

Peut-être la verrez-vous cet été...
Il me fera plaisir de vous la présenter.





MCLAUGHLIN 1933

Caractéristiques générales

MarqueMcLaughlin-Buick
 Usine Oshawa, Ont.
 Année1933
 Modèle 33-68C

Dimensions

Type de carrosserie Convertible Phaeton
 Berline décapotable
 Empattement 127"/3 225mm
 Voie Avant : 59"/1 498mm
 Arrière : 60.5"/1 536
 Poids 4 110lb/1 86

Moteur

Type L8, soupapes en tête
 Cylindrée 274pc/4.4 L
 Alésage 3.0625"/77.7mm
 Course 4.625"/117.4mm
 Carburateur Marvel 2
 Compression
 Puissance 97 cv à 3 200tr/m

Transmission

Type Manuelle
 Nombre de rapports 3 rapports synchronisés

Suspension

Avant Essieu rigide, ressorts à lames
 Arrière Pont rigide, ressorts à lames
 Amortisseurs Hydrauliques

Freins

Avant Tambours
 Arrière Tambours
 Action Mécanique

ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

Embrayage Bendix, bouton de démarrage au tableau de bord, système d'échappement d'une seule pièce, amortisseurs Lovejoy ajustables et système de ventilation « Fisher No-Draft ».

ACCESSOIRES

Pneus à flancs blancs, radio, roues de secours dans les ailes, chaufferette, lampes d'appoint.

MÉCANIQUE GÉNÉRALE DE VOITURES ANCIENNES



Inscrivez vous à notre **INFOLETTRE** sur notre site pour participer à nos **ATELIERS MÉCANIQUE GRATUITS** pendant tout l'hiver !



Direction assistée électrique adaptable



Boîtier électronique opérant ventilateur de radiateur (12v) ou direction assistée (12v) pour voiture 6 volts Exclusif à Fitzback Garage

★ **819-471-6798** • 2cvmdl@gmail.com ✉
www.fitzbackgarage.com • Suivez-nous sur f ★

La grande disette

Les voitures des années 1943 à 1945

Le titre de cet article est tout à fait inapproprié, car à cause des impératifs prioritaires de la Seconde Guerre Mondiale, il n'y a jamais eu de voitures américaines et canadiennes produites entre 1943 et 1945!



Les derniers véhicules sortirent des lignes d'assemblage au mois d'octobre 1941, et ils sont rarissimes aujourd'hui. La jeune génération ignore souvent ce fait historique et elle est toujours étonnée lorsqu'on le lui apprend.

On a évidemment fabriqué des « voitures » militaires telle que la Jeep, qui après la guerre, fut rapidement transformée en véhicule civil. Mais il n'en demeure pas moins que vous avez très peu de chances de rencontrer sur des terrains d'exposition une Buick 1944 ou une Ford 1943!

Il ne faut pas oublier ici que l'essence et les pneus étaient rationnés et que beaucoup de véhicules usagés furent envoyés à la casse et recyclés en véhicules militaires, tels qu'avions, chars d'assaut, camions et autres équipements belliqueux de même nature.

Mentionnons cependant ici que la récupération volontaire ou forcée des voitures d'avant-guerre fut moins évidente au Canada, en fait beaucoup moins qu'aux États-Unis. Ce qui contribua à sauver de la fournaise, un nombre appréciable de véhicules de collection!

Le rationnement des pneus et de l'essence touchait tout le monde sauf les professionnels tels que les médecins (il y avait beaucoup de visites médicales à domicile à cette époque), les ambulanciers, les pompiers, la force policière et autres métiers essentiels à sécurité des citoyens. Des coupons de rationnement étaient alors distribués à ceux et celles qui en faisaient la demande.

On recommandait aux gens de n'utiliser leur voiture qu'en cas de réelle nécessité. Les promenades du dimanche étaient fortement déconseillées.

Que faisaient alors les garagistes et les commerçants d'automobiles au Québec pendant la durée de la guerre ? Les garagistes continuaient de vendre de l'essence mais beaucoup moins qu'auparavant. Ils vendaient aussi des pneus, la plupart usagés, et en condition plutôt « passable », non recommandés pour les longues distances. Ils entretenaient les composantes mécaniques des voitures afin de les rendre plus sécuritaires et durables. Les dépositaires de voitures neuves continuaient de fournir le service d'entretien à leurs clients qui possédaient maintenant des voitures de plus en plus usagées. Les vendeurs de pièces neuves

et recyclables ainsi que les spécialistes de réparation de moteurs ne manquaient pas de clients!

Une bonne voiture usagée en très bon état valait son pesant d'or : les marques populaires comme les Ford, les Chevrolet, les Dodge et les Plymouth étaient très recherchées, car elles étaient économiques à l'usage et d'une durabilité proverbiale. Sans compter que les frais d'entretien et de réparation n'étaient pas très élevés. Les grosses cylindrées telles que les Packard, Cadillac, Lincoln et Chrysler n'avaient plus la cote, et on les achetait souvent pour les pneus qui valaient plus cher que l'auto elle-même!

En 1943, une belle Packard 1938 pouvait s'acquérir pour 50 \$ plus une Ford modèle A donnée en échange!

Le parc automobile québécois des années de guerre était donc passablement âgé : on y dénombrait des voitures des années 1920 à 1941 qui furent utilisés au maximum par des automobilistes impatients de voir arriver la fin du conflit afin de pouvoir enfin acquérir une auto neuve!



Buick 1942



Buick 1947



Oldsmobile 1942 : modèle rarissime aujourd'hui!



Kaiser 1946 : première voiture moderne d'après-guerre.



Voiture typique utilisée au Québec pendant la guerre : une Ford 1937



NASH Ambassador 1942

Mais les voitures neuves n'apparurent qu'en 1946, et elles n'étaient en fait que des modèles quasi identiques à ceux des années 1941-42, sauf chez certains fabricants tels que Kaiser-Frazer et Studebaker. Il faudra attendre 1949-50 pour voir arriver les vraies automobiles modernes d'après-guerre.

Sachez également qu'il y avait de longues listes d'attente et qu'il fallait être très patient avant de pouvoir acheter une auto neuve... bien qu'un petit billet du « Dominion », généralement un 50 \$ furtivement glissé dans la poche du vendeur pouvait généralement accélérer la procédure!

En 1946, beaucoup d'irréductibles de marques bien connues optèrent pour des voitures différentes telles que Kaiser-Frazer, Studebaker, Nash ou Hudson parce qu'il y avait moins de choix et que les listes d'attentes étaient moins longues chez ces marques indépendantes. Ce furent d'ailleurs des années fastes pour ces marques que l'on appelle aujourd'hui « orphelines »...

LE MARCHÉ NOIR des tickets de rationnement, de l'essence et des pneus



Il y avait plusieurs catégories de tickets de rationnement

A voitures normales et d'utilisation courante

AA voitures officielles des membres du gouvernement

B véhicules commerciaux

SPÉCIAL A ambulances, camions d'incendies, véhicules de police et corbillards.



De plus, chaque carnet correspondant à un véhicule bien spécifique, le propriétaire du dit véhicule devait remettre les carnets au nouveau propriétaire advenant la vente ou le transfert de la voiture à un tiers. Un timbre correspondant au type de carnet devait également être collé dans le pare-brise de l'auto. Il fallait détacher le ou les timbres de rationnement en présence du marchand seulement.

Il arrivait que certains « fins finauds » plus débrouillards échangent des carnets de rationnement de gazoline pour des carnets de rationnement de beurre, de sucre ou de viande. Il y eut plusieurs manœuvres imaginées par des gens qui avaient le « sens des affaires » : un pneu pouvait être échangé pour 5 gallons d'essence et vice versa. Il y eut même d'habiles faussaires qui imprimaient de faux carnets de rationnement. En fait, tous les



moyens étaient bons pour continuer à rouler carrosse en ces temps de restrictions.

La contrefaçon des tickets de rationnement était punissable d'une amende de 5 000 \$, somme très considérable pour l'époque. Mais là encore, il y avait beaucoup de « coulage et de protection » au beau pays du Québec, car on était encore bien loin de la Commission Charbonneau!

Les roues de secours étaient gardées sous clés afin de dissuader les voleurs. Souvenons-nous que beaucoup de véhicules étaient encore équipés de roues de secours dans les ailes ou à l'arrière de l'auto... Après un arrêt prolongé, il n'était pas rare pour un malheureux automobiliste de découvrir sa voiture juchée sur quatre bûches de bois, sans pneus ni roues!

Fait à souligner : certains carnets de rationnement furent utilisés jusqu'en 1949-51 au Québec. Le plus frustrant dans tout ça, c'est que les gros producteurs de denrées alimentaires, d'essence et de pneus accumulèrent d'intéressants profits après la guerre, lorsqu'ils écoulerent leurs immenses réserves à des prix exorbitants...



La belle histoire d'une Packard coupé 1940



La fameuse Packard perdue et retrouvée!

Dans les années 40, il y avait un brocanteur qui échangeait et vendait autant des chevaux que de machines agricoles.

Un jour se présente chez lui un fermier dont la remise à machinerie avait pris feu. N'étant pas assuré, il trouva chez ce brocanteur exactement ce qu'il cherchait. Il n'était pas riche, mais il possédait une jolie Packard coupé presque neuve. La transaction fut conclue, car le brocanteur pensait revendre facilement cette voiture, mais il constata que les gens qui avaient de l'argent pour acheter une telle automobile l'achetaient normalement neuve.

Il eut une idée singulière. Pourquoi ne pas offrir cette voiture à son fils comme cadeau de noces? Il en parla au père de la mariée, qui consentit à participer à ce cadeau exceptionnel.

Avant le mariage, on avait promis aux futurs mariés de leur fournir une voiture avec chauffeur pour les conduire à la cérémonie et à la salle de réception.

Quelle ne fut pas la surprise de ceux-ci quand ils apprirent que cette belle voiture était leur cadeau de noces! C'est avec beaucoup d'admiration que la foule les regarda partir en lune de miel vers Percé à bord de cette magnifique Packard bleue.

Comme de raison, ils s'arrêtèrent plus tôt que prévu dans un motel pour se remettre de leurs émotions et prendre un repos bien mérité. Le lendemain, c'est sous un ciel radieux, qu'ils filaient en amoureux vers ce havre de paix préféré de tous les nouveaux mariés du Québec d'alors. Roulant un peu trop vite sur un chemin de gravier, et distrait par la beauté et le charme de son épouse, le jeune chauffeur perdit la maîtrise du volant et la voiture se mit

à zigzaguer dangereusement. Il appuya sur les freins, ce qui ne fit qu'aggraver la situation : l'auto roula d'un fossé à l'autre, pour finalement s'arrêter contre un petit ponton, dans un nuage de poussière.

Ils n'étaient blessés ni l'un ni l'autre, hormis quelques légères

contusions. Ils constatèrent que leur voyage de noces venait de se terminer abruptement. Ils étaient déçus, mais comme ils étaient sains et saufs, ils savaient qu'ils avaient tout le voyage de la vie devant eux, et ils prirent donc la chose du bon côté.

La Packard était emboutie de tous bords et de tous côtés et, comme ils n'avaient pas d'assurance, ils décidèrent de la vendre au plus offrant. C'était une voiture solide et, malgré cet accident, elle pouvait rouler encore très bien. Un brave fermier leur offrit de les ramener à la

maison en échange de cette épave. Il allait s'en servir sur la ferme pour des menus travaux et pour se rendre à sa cabane à sucre.

Ils revinrent donc à la maison avec cet inconnu, à la grande surprise de toute la parenté. La déception était palpable, mais ils étaient vivants!

Ils reprirent le travail plus tôt que prévu. Ils formaient un couple heureux, et des enfants, fruits de leur amour, virent le jour. Un garçon et trois filles firent le bonheur de cette belle famille. Puis les années ont passé, les enfants ont grandi, les petits-enfants sont venus et l'heure de la retraite a sonné. Tous les enfants et petits-enfants étaient au courant de ce voyage de noces raté. Alors, voyant que le cinquantième anniversaire de mariage arrivait rapidement, ils décidèrent d'un commun accord de se mettre à la recherche de cette épave : LA Packard 1940 coupé!

Ils n'osaient pas demander plus de détails qu'ils en savaient déjà, mais un voisin se rappelait le nom du conducteur qui avait ramené les tourtereaux au nid familial. Ce ne fut pas facile, car ce bon samaritain était mort depuis longtemps, mais on savait où il avait habité. Enfants, petits-enfants, brus, gendres, organisèrent des battues sur la ferme abandonnée de ce fermier. Puis, miracle! Sur un tas de roches, garni de tiges et de pièces de métal où les arbustes avaient poussé, la Packard trônait là! Moribonde, mais complète!

La joie était grande. C'était comme si on avait découvert le Titanic. On l'avait trouvée, il fallait la ressusciter. Le plus âgé de la famille se chargea de faire les démarches nécessaires pour récupérer ce trésor et trouver quelqu'un qui allait le rénover et le remettre en état d'origine. Le coût serait partagé par tous les enfants de cette grande famille.

Puis vint le cinquantième anniversaire des anciens tourtereaux. On leur apprit qu'on allait les reconduire à la fête avec un chauffeur et une Packard 1940. Les jubilaires étaient certains qu'on avait trouvé une voiture semblable à celle de leur voyage de noces. Quelle ne fut pas leur surprise lorsqu'ils apprirent que c'était leur VRAIE voiture qui avait été remise à neuf! Inutile de dire que des larmes de joie ont coulé! Grand-papa et grand-maman en ont fait rire et pleurer plusieurs lorsqu'ils ont déclaré solennellement qu'ils allaient faire leur voyage de noces d'or à Percé, mais que maintenant ils avaient eu leur leçon : ils allaient rouler lentement et grand-papa jura qu'il n'allait plus se laisser distraire par les charmes de grand-maman!



La Packard telle qu'elle était lors de sa découverte...



Une Packard romantique...



AUTO EXPO HAWKESBURY

4 | 08

rue Main, Hawkesbury

**BEAU TEMPS
MAUVAIS TEMPS**

- 8h** Ouverture du bureau de l'enregistrement près du 173, rue Main est (\$15)
- 12h** Heure de tombée pour l'inscription de véhicules

Après-midi: Spectacles de groupes musicaux sur différentes scène

- 15h** Remise des prix
- 15h30** 2 Tirages de participation de \$1000
- 15h45** Remerciements et départ

NOUVEAU

Nous recueillons des denrées non périssables et des donations monétaires pour la Banque alimentaire de Hawkesbury.

Certains détails peuvent changer sans préavis.



"CRUISE NIGHT" AU CENTRE-VILLE

RÉUNIONS HEBDOMADAIRES, tous les **mercredis soir** à partir de **18h**, au centre-ville derrière Pizza Pizza.

ANIMATION, PRIX DE PARTICIPATION ET MUSICIENS LOCAUX

ÉVÈNEMENT GRATUIT POUR TOUTE LA FAMILLE



+infos clubautohawkesbury.ca



Exposition THETFORD-MINES 2018



Un autre franc succès

Le dimanche 17 juin, le Club VAT tenait son exposition annuelle de voitures sport et anciennes. Cette activité présentée au cœur de la ville de l'amiante regroupait plus de 401 voitures aussi rutilantes les unes que les autres.

En cette magnifique journée les exposants qui s'étaient donné rendez-vous pour cet événement ont apprécié l'accueil chaleureux de tous les bénévoles, ainsi que les membres de la direction, sous la présidence de Marc Bolduc et de son vice-président Gilles Croteau.

Tout au cours de la journée, de nombreux prix furent attribués aux exposants sous des airs de musique rétro, qui faisait renaître un glorieux passé pour les nostalgiques de cette époque.



Gilbert Lagacé VAQ entouré de Marc Bolduc et de Gilles Croteau récipiendaires d'un trophée pour leur engagement à la préservation du patrimoine automobile



Marc Bolduc et son fils Jean-Philippe à la distribution des prix



Jean-Philippe Bolduc accompagné de sa mère Suzie Kuirion



Préposées à l'accueil et aux inscriptions.



Vous manquez d'espace pour installer un vérin solide et sécuritaire ?

Confiez-nous votre problème !

NOUS AVONS LA SOLUTION !



CYCLELIFT



APEX8



APEX9BP



RJ6000



TD-6MR

Consultez notre site Internet et contactez-nous pour plus d'informations!



atlasautoequipment.ca
customer@atlasautoequipment.ca
866 284-8604



CARROSSERIE GAGNANTE, CARROSSERIE PERDANTE...

NASH 600 1941 – HUDSON « STEP-DOWN » 1947

PREMIÈRE CONCEPTION MONOCOQUE AMÉRICAINE – PREMIÈRE CONCEPTION « STEP-DOWN »

Dans ses premiers temps, on assemblait l'automobile comme l'on fabriquait des souliers ou des patins à roulettes : une base sur laquelle l'on fixait une enveloppe. En langage plus spécifiquement automobile, cela se nommait châssis en échelle, ou body-in-frame. Bref, on pourrait presque dire, dans son architecture la plus épurée, que la voiture était l'équivalent d'une chaussure à roulettes motorisées...

En 1920-1921, un véhicule bouleversa cette façon de voir : la **Lancia Lambda**. Vincenzo Lancia en eut l'inspiration en observant la coque des bateaux dont il admirait la solidité. Il en transposa littéralement l'idée en imaginant une base relevée sur les côtés... La toute première conception monocoque était née. Lancia profita de cette nouvelle configuration pour ajouter une autre innovation : le tunnel de transmission permettant d'insérer dans l'intérieur du châssis l'arbre de transmission, qui avant n'était qu'accroché et exposé.

La Lambda était donc une propulsion. Paradoxalement, la carrosserie monocoque, appelée aussi auto-porteuse, fut remise au monde par une traction, la Citroën Traction 7CV de 1934, cette caisse étant en acier comme pour la Lambda.

Aux États-Unis, la conception monocoque ne prit son essor qu'en 1941 avec la **Nash 600**. Cette idée avait été également tentée avec l'Airflow de Chrysler de 1934, disparue en 1937, et la Zephyr de Lincoln dont on stoppa la production en 1940. C'est donc à la Nash



Nash 600 1941



Hudson Commodore Eight Sedan 1948

600 qu'on doit, en Amérique, l'argument le plus remarqué en faveur de la carrosserie auto-porteuse, avec son « **Budd-type fully unitized body design** », ou « **Unitized Body-Frame** ». Cette innovation sera ensuite, en anglais, diversement rebaptisée, **unitized body, monocoque frame et monocoque body désignant la même chose.**

Avec la Nash 600, l'ensemble, fondé sur un assemblage en porte-à-faux, montra une allure trahissant une inspiration évoquant tout à la fois le train, la torpille et l'avionique, design qui fit sensation, d'autant plus qu'il était synonyme d'économie d'essence, ce qui n'était pas insignifiant considérant le rationnement qui suivra avec l'entrée en guerre du pays. Au sortir de cette guerre, en 1946, Nash continuera dans cette veine.

De la même décennie que la Nash 600, certaines **Hudson**, dont la Hornet, proposèrent, en 1947, une variation surprenante de la carrosserie monocoque appelée « **Step Down** ». Cette particularité contribua à changer complètement la façon dont on se voyait s'asseoir dans une voiture. Déjà, en 1938-1941, les Cadillac Serie 60 Special, dénuées de marchepieds, rendirent obsolète l'idée suivant laquelle l'on « montait » dans une automobile. Avec le type « **Step Down** », apparu en 1947, on alla plus loin puisque, comme l'expression l'annonce, l'on « descendait » pour s'installer dans l'habitacle... La raison est était simple : un plancher fixé plus bas que la partie inférieure des cadres de portières. Le succès critique de cette nouvelle configuration fut immense, et comme dans le cas de la Nash 600, l'on vanta son design, cela conduisant même Hudson à réaliser la toute première campagne publicitaire télévisée automobile de l'histoire des États-Unis.

Cette avancée créa toutefois un effet trompeur dans la perception des Hudson. Par leurs moteurs à soupapes latérales, elles semblaient dépassées tant au point de vue conception que performances sur papier. Pourtant, la combinaison d'une caisse auto-porteuse au design « **Step Down** » rendait ces voitures aussi, sinon plus rapides que d'autres, douées d'une mécanique plus puissante et moderne, tout en fournissant une meilleure tenue de route. De surcroît, ce parti-pris d'un plancher surbaissé forgea une esthétique unique qui s'inscrira dans l'imaginaire : hauteur totale moindre, lignes fluides, surfaces vitrées réduites, roues arrière à demi recouvertes, une petite touche évoquant le style fastback... bref, une allure rappelant fortement les Nash de la même époque !

On ne sera donc pas surpris de voir s'allier, en 1954, Nash et Hudson, pour créer une nouvelle firme, l'American Motors Company. Cela conduisit toutefois quasi immédiatement à l'arrêt de production des voitures « **Step Down** », faute de ventes suffisantes doit-on déduire.

Ce quatrième fabricant automobile américain devint ainsi, pendant un très court laps de temps, le détenteur de deux types de carrosseries au cousinage avorté, l'un mourant dans un cul-de-sac et l'autre marquant l'automobile à jamais !



Publicité d'une Hudson et de son Step Down



Publicité d'une Nash Ambassador 600 1941 indiquant le Unitized Body-Frame



QUELQUES NOUVEAUTÉS DANS LE MONDE DES VOITURES MINIATURES DE COLLECTION

A FAIRE

DATSUN 240Z 1970

Première d'une longue série chez Datsun puis chez Nissan, la 240Z continue de marquer l'imaginaire. Elle vient d'être produite par Greenlight à l'échelle 1/24. Deux versions de course sont actuellement disponibles. La première, affichant le #70 sur les portières, est peinte aux couleurs de Gulf, soit le bleu pastel agrémenté de bandes orange. La seconde, portant le #46, est blanche et rouge et décorée de bandes bleues.



GMC VANDURA CUSTOM 1983

Après vous avoir présenté la version de la série télévisée A-Team (L'Agence tous risques) dans la dernière parution de la revue, voilà que Greenlight en produit une édition entièrement blanche à l'échelle 1/18. Ainsi, elle laisse place à l'imagination de celui qui désire y apposer les décalques de son choix.



DODGE CHALLENGER 1970

Une fois de plus, la célèbre Dodge Challenger 1970 conduite par Kowalski dans le film « Vanishing Point » (Point limite zéro) est produite à l'échelle 1/18. Contrairement à la précédente édition commercialisée sous la bannière Highway 61, celle-ci en emballée dans une boîte à l'effigie du film. La voiture porte évidemment la plaque d'immatriculation du Colorado correspondante à celle du film, soit OA-5599.



CHEVROLET CAMARO DÉCAPOTABLE 2017

Les mordus de muscle cars seront ravis. En effet, après que plusieurs versions de la Chevrolet Camaro toit rigide de dernière génération aient été produites, voilà que Greenlight a développé une déclinaison du modèle cabriolet à l'échelle 1/24.



CHRYSLER NEW YORKER ST. REGIS

Attendu depuis longtemps, ce diecast est maintenant arrivé sur nos tablettes. Produite par ACME, il s'agit d'une Chrysler

New St. Regis. Seulement 876 unités produites pour l'ensemble du globe. Sa peinture trois tons (rouge, blanc et noir) lui va à ravir.

BATMOBILE 1966



Véritable icône des années '60, la Batmobile vient d'être rééditée à l'échelle 1/18. Produite par Jada Toys, elle est plus abordable que jamais. Et comme si ce n'était pas suffisant, elle vient avec une figurine de Batman et une autre de Robin.



VOLKSWAGEN GTI

Les amateurs de Volkswagen seront servis avec cette GTI de cinquième génération. Elle est conçue par Carrarama à l'échelle 1/24.



VOITURES MINIATURES DE COLLECTION (DIE CAST)
VENTE • ACHAT • ÉCHANGE



514 334-6896
www.autos-suggestions.com

638 SAUVÉ EST, MONTRÉAL QC H2C 1Y4



PAR ALAIN JOYAN



1



2

NISSAN, de Datsun à Carlos Ghosn

La marque Nissan fait beaucoup parler d'elle par les temps qui courent. Carlos Ghosn, son leader, a récemment été arrêté au Japon pour malversation financière et utilisation de biens de l'entreprise à des fins personnelles. Nissan n'a pas mis de temps pour annoncer qu'elle se séparait de Ghosn, soudainement devenu paria. Pourtant, il y a près d'une vingtaine d'années, le sort de la firme était entre les mains de Ghosn et si elle est encore en vie, c'est en grande partie grâce à ce dernier. C'est bien pour dire... Retour sur une marque qui a eu ses (très) hauts et ses (très) bas.

Du soleil et pas de pertes

En 1925, la Kaishinsha devient la DAT Jidosha & Co Ltd ou, si vous préférez DAT Motorcar Co. Après s'être fait connaître au Japon surtout grâce à de petits camions, DAT dévoile une minivoiture en 1931, la Datsun Type 11. La même année, elle est renommée

Datsun, « son » pouvant vouloir dire en japonais « perte ». Avouez qu'il est plus vendeur de parler du soleil que de pertes! D'un autre côté, Google Translate, cette infâme invention de l'ère moderne, nous apprend que « sun » en japonais veut dire « dimensions ». Si votre japonais est meilleur que le nôtre, ne vous gênez pas pour nous éclairer! Bref, Datsun existe depuis 1931.

Et naquit Nissan



Petit retour en arrière. En 1928, Yoshisuke Aikawa crée la Nihon Sangyo, un holding contrôlant des fonderies, et active sur le marché des pièces automobiles de rechange. Le nom Nissan provient de la contraction de Nihon et Sangyo. Suite à plusieurs tergiversations financières, Nihon Sangyo et DAT s'associent en 1931... et c'est ainsi que Nissan devient constructeur automobile dès 1933. Aussitôt, l'entreprise achète un terrain de 66 000 mètres carrés à Yokohama et y fait construire une usine de montage. Le 11 avril 1935, une première voiture y est construite (certaines publications parlent du 12 avril).



Datsun Type 17 1938

Il s'agit d'une Datsun 14, une Austin Seven produite sous licence. Durant la Seconde Guerre mondiale (1939-1945), Nissan produit surtout du matériel de guerre.

Direction USA en Fairlady

Dès ses débuts, la marque DAT a de solides liens avec les États-Unis puisque Hashimoto, le fondateur, y avait étudié l'ingénierie mécanique. De plus, une des entreprises qui fait partie de la DAT est Kubota (oui, oui, le Kubota qui fabrique encore des  et autres tracteurs) dont l'ingénieur  est



Datsun DC-3 1952. Loin d'avoir la puissance d'un avion, ce mignon petit roadster a été produit à 50 unités seulement, dont une trentaine aurait été transformée en petite camionnette.



Datsun Fairlady 1962, aussi appelée Datsun 1500



Il a fallu attendre la troisième génération de la Skyline, débutée en 1968, avant l'apparition de l'appellation GT-R. Ici, un modèle 1969.

un Américain, William R. Gorham. Ce n'est donc pas un hasard si une bonne partie des méthodes de travail et des équipements dont bénéficie la nouvelle Nissan sont américains, facilitant ainsi les ventes dans ce marché fort lucratif.

La première voiture à être distribuée en terre américaine, sur la côte ouest, est la toute petite Datsun 1000, dont le moteur de 1 litre (1 000 cc) ne lâche pas moins de... 37 chevaux. Datsun propose aussi la Fairlady, un agréable petit roadster qui plaît aux Américains.

La Skyline

Les années 60 sont bénéfiques pour Datsun /Nissan qui voit ses ventes augmenter partout dans le monde. Une nouvelle usine ouvre ses portes à Oppama au Japon en 1962. En 1966, Nissan s'associe avec Prince Motors, fondée en 1952, ce qui donnera naissance à une voiture qui marquera plusieurs générations, la Skyline, **descendante directe de la GT-R d'aujourd'hui.**

C'est en 1970 que Datsun s'établit vraiment dans le cœur des Américains avec la fabuleuse 240Z. Datsun profite aussi de la crise du pétrole de 1973, alors que l'Amérique veut de plus en plus de petites voitures économiques. Ça tombe bien pour les Japonais, Datsun inclus, c'est exactement ce qu'ils offrent! Pour répondre à la demande toujours grandissante des marchés mondiaux, Nissan implante des usines au Mexique, en Australie, en Nouvelle-Zélande, à Taiwan, en Afrique du Sud et aux États-Unis. Dans ce dernier cas, c'est surtout pour éviter une taxe de 25 % imposée aux véhicules importés que Nissan érige une usine à Canton, Mississippi. Cette usine ouvre ses portes le 27 mai 2003 et est toujours en fonction.

Datsun devient Nissan

Les années 80 sont celles de la consolidation pour Nissan alors que le nombre de modèles, d'usines, d'alliances et de véhicules vendus à travers le monde est constamment à la hausse. En 1981, le nom Datsun est remplacé par Nissan. Jusqu'alors, le nom Nissan représentait le conglomérat et Datsun sa

division automobile. Sur quelques marchés, le nom Datsun est conservé jusqu'en 1986. Le 20 mars 2012, Nissan annonce qu'elle ressuscite le nom Datsun dans certains pays en émergence.

Le 8 novembre 1989, Nissan amorce une nouvelle aventure en Amérique du Nord, Infiniti. Il s'agit de la marque de luxe de Nissan, un peu comme Lexus pour Toyota ou Acura pour Honda. Les véhicules Infiniti – qui ironiquement ne sont pas vendus au Japon – ont souvent leur pendant chez Nissan.

Les années 90 sont difficiles pour Nissan, aux prises avec une crise économique sur le marché japonais, des coûts de production grimpants et des dettes de plus en plus préoccupantes. À tel point qu'une alliance avec un partenaire financier fort n'est plus une option. Des pourparlers ont lieu avec Daimler-Chrysler, mais n'aboutissent pas. C'est plutôt la compagnie française Renault qui se montre intéressée.

Un certain Carlos Ghosn

Le 27 mars 1999, l'union est consacrée. L'Alliance Renault-Nissan est née et devient le quatrième plus important constructeur au monde. Carlos Ghosn est mandaté pour diriger Nissan tandis que Louis Schweitzer continue de s'occuper de Renault. Le 6 mai 2009, Ghosn prend le relais de Schweitzer et cumule les deux fonctions. Sous la gouvernance de Ghosn, Nissan redevient prospère.

Petit coup d'accélérateur jusqu'en 2016, alors qu'une autre marque japonaise, Mitsubishi, est accusée, comme quelques autres constructeurs, d'avoir falsifié les cotes de consommation de certains de ses véhicules distribués au Japon. Les actions de Mitsubishi chutent et Nissan, le cœur sur la main, en profite pour aider la marque éprouvée... en s'en emparant.

Coup de théâtre le 19 novembre 2018, alors que Carlos Ghosn, considéré comme l'un des industriels les plus puissants au monde et surnommé, non sans raison Cost Killer (tueur de coûts), est emprisonné au Japon. Ghosn, qui bien entendu clame son innocence, n'a pas encore été accusé, mais déjà,



Datsun 510 1972. Il fallait passablement de courage pour se promener dans une telle voiture au début des années 70, parmi les immenses Chevrolet, Ford et Chrysler!



Selon l'humble avis du meilleur journaliste automobile au monde, cette GT-R 1993 est la plus belle jamais construite. Vous avez le droit de penser le contraire!

Nissan annonce son limogeage alors que Mitsubishi s'approprierait à en faire autant. De son côté, Renault n'est pas aussi catégorique, du moins pour l'instant. Au moment d'écrire ces lignes, elle vient de nommer un président par intérim, Thierry Bolloré.

Décidément, le monde de Nissan sera toujours une source infinie de surprises! Restez des nôtres, car l'histoire s'écrit chaque jour, comme dit le sage...



Carlos Ghosn, celui qui a sauvé Nissan et par qui le malheur arrive... *Persona non grata*, c'est maintenant lui.

Fuji Precision Industries (Prince) Skyline 1957. La première d'une grande lignée



Datsun 280ZX 1981 (version japonaise)



La Nissan Maxima fut un temps une berline très prisée. Aujourd'hui, c'est différent...



2: Les amateurs de belles voitures et de belles mécaniques auraient bien aimé que la MID4, un concept doté d'un moteur central et de quatre roues motrices, soit mise en production. Mais ça n'a pas été le cas.



Photos Quizz

Identifiez ces tableaux de bord des années 1900-1919, marque et année



1



2



3



4



5



6



7



8



9

10/10

Vous êtes indubitablement génial !

7/10

Excellent!



10

Un bon début!



sur 10

Merci quand même d'avoir essayé!



10

1. Cadillac 1910 - 2. Buick 1910 - 3. Ford 1911 - 4. Rolls-Royce 1909 - 5. Stanley-Steamer 1909
6. Oldsmobile 1918 - 7. Packard 1914 - 8. Pierce-Arrow 1914 - 9. Dodge 1915
10. Chevrolet 1917



RAYMOND DAGENAIS



ALEXANDRE PERIARD



CORVETTE 1959

Pour 1959 Chevrolet revoit très peu son modèle de Corvette, si ce n'est que d'enlever le **so** surplu

sans surplu de chrome sur la voiture pour ainsi suivre une tendance plus sportive. Notre exemplaire est de couleur blanche avec intérieur rouge. La carrosserie est unicolore alors que bien souvent les alcôves sont de couleur différente. Moteur de 283 pouces cube et manuel à 4 vitesses elle se conduit quand même très bien, mais jamais comme une sportive aujourd'hui. Il faut dire qu'avec une suspension rigide, des freins à tambour aux 4 roues, aucune servo direction et un habitacle restreint c'est du sport à conduire. Mais la C1 est tellement belle et sexy qu'on lui pardonne ses petits défauts. Venez voir notre superbe Corvette 1959. Une autre belle trouvaille du Garage Hot Antique.

AUSSI EN INVENTAIRE



1958

GMC pick up 1958

Entièrement restaurée
Condition exceptionnelle
Beaucoup d'heures investies dans la restauration



1969

Charger RT 1969

Entièrement restaurée
Moteur 440PC
Vrai RT (XS29L)



1971

Plymouth Cuda 1971

Moteur 340PC
Transmission automatique au plancher
Bucket seat avec console

Vous cherchez la voiture de vos rêves, passez voir notre inventaire complet

GARAGEHOTANTIQUE.COM
VOIR INVENTAIRE COMPLET

813, RUE ST-GEORGES · ST-JÉRÔME
450.431.1313

mai
juin
juillet
août
sept.

<p>3-5</p> <p>50^e SALON AUTO SPORT DE QUÉBEC au Centre de foires de Québec. Voitures classiques, muscles cars, modifiées, motos, festidrag, animation.</p> <p>Info: www.autosportquebec.com</p> <p>Voir p. 54</p>	<p>5</p> <p>EXPOSITION AU PARC DE LA VILLE D'HAMPSTEAD (près de la rue Lyncroft). Remis au 12 mai en cas de pluie. Voitures d'origine de 25 ans et plus seulement.</p> <p>Info: 514 745-6278</p>	<p>11</p> <p>TOURNÉE D'ESSAI EN DIRECTION DE L'AG Cortège à partir de Longueuil pour les gens de la région. Rendez-vous au Hortons de la Place Longueuil, à 9h00 pour un départ à 9h30.</p> <p>Info: 438-497-9427</p>	<p>11</p> <p>ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DU VAQ au club de golf Le Mirage, 3737 Ch. Martin, Terrebonne. 11h: AGA 12h30 : Dîner formule bistro à partir de 15\$.</p> <p>Réservation requise au 514 990-9111</p> <p>Voir p. 2</p>	<p>18</p> <p>EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES AUX FACTORIES DE TREMBLANT, 8h-16h (remis au lendemain en cas de pluie). Carte d'entrée de 50\$ pour chaque participant (max 40 voitures).</p> <p>Inscriptions obligatoires: 514 990-9111 info@vaq.qc.ca</p>	<p>EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES DE SAINT-BENOIT Spectacle de trophées remis au 12 mai en cas de pluie.</p> <p>Info: 438-497-9427</p>
<p>8</p> <p>SOIRÉE DE CÉLÉBRATION DU 45^e ANNIVERSAIRE DU VAQ au club de Golf de Beloeil. Souper et soirée dansante.</p> <p>Info: 514 990-9111</p> <p>Voir p. 2</p>	<p>8</p> <p>EXPOSITION D'AUTOS DE LÉVIS INTERNATIONAL Info: internationallevisautoshow.com 418 496-7008</p>	<p>9</p> <p>OUVERTURE DE LA SAISON DU VAML au Club de Joliette. Exposition de véhicules anciens de 25 ans et plus. Marché aux puces.</p> <p>Info: 514 943-7500 450 589-7517</p>	<p>15</p> <p>EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES À MASCOUCHE au parc du Grand-Coteau. Remise de trophées, restauration sur place.</p> <p>Info: 514 990-9111 info@vaq.qc.ca</p>	<p>16</p> <p>20^e EXPOSITION DU CLUB VOITURES ANCIENNES THETFORD au centre-ville. Inscription gratuite, prix en argent, animation, musique.</p> <p>Info: autosantiques@live.com</p>	<p>EXPOSITION SUR L'HERBE À VILLEMADEFORT 745-6278 d'origine plus seulement</p>
<p>1</p> <p>DÉFILÉ DE LA FÊTE DU CANADA ET EXPOSITION à St-Bruno-de-Montarville. Toutes les années sont invitées.</p> <p>Info et inscription: 438 497-9427</p>	<p>6</p> <p>12^e EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES DE MONT-LAURIER au Parc des Canotiers. Exposition, animation et marché aux puces de pièces d'auto.</p> <p>Info: 819 440-205 819 585-2926</p>	<p>7</p> <p>BELLES D'AUTREFOIS au Centre-Ville de Nicolet. 10\$ exposants. Prix de participation et animation.</p> <p>Info: 819 293-6960 dg@tourismenicoletyamaska.com</p>	<p>13</p> <p>EXPOSITION D'AUTOS DE LÉVIS INTERNATIONALE.</p> <p>Info: internationallevisautoshow.com 418 496-7008</p>	<p>13</p> <p>RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES, à partir de 10h00, Parc Forest, Ste-Marie-Salomé. Exposition et Remises de prix.</p> <p>Info: Info@carvaq.org</p>	<p>CONCOURS DE VOITURES ANCIENNES DE CHAMPELAIN d'origine plus seulement de plus de 50 ans concours d'époque spectacle Info: 514-990-9111 www.vaq.qc.ca</p>
<p>2-3-4</p> <p>WEEKEND DES ANCIENNES DE RIMOUSKI 10^e ÉDITION à la Place des Anciens Combattants.</p> <p>Info: 418 750-0414 418-775-1963</p>	<p>4</p> <p>AUTO EXPO HAWKESBURY. Rue Main. Spectacles, animation et remise de prix. Beau temps, mauvais temps.</p> <p>Info: info@clubautohawesbury.com</p>	<p>4</p> <p>EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES DE BAIE D'URFÉ au Parc Fritz Farm. Voitures d'origine de 25 ans et plus seulement. Prix et trophées. Aucune réservation.</p> <p>Info: 514 745-6278</p>	<p>10</p> <p>EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES DE ST-ZOTIQUE. Venez profiter de la plage! Animation et remise de trophées. Remis au 11 août en cas de pluie.</p> <p>Info: 514 745-6278 514 824-6278</p>	<p>10</p> <p>EXPOSITION DE VOITURE AMICALE AUTO-FEST de 9h à 15h au 412, St-Michel à St-Michel. 5\$ pour participer. 500\$ en bourse remis sur place.</p> <p>Info: 450-454-4502</p>	<p>EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES DE SAINT-BENOIT Info: 514-990-9111</p>
<p>1</p> <p>DÉJEUNER SUR L'HERBE au Parc D'Autremont. Voitures d'origine de 25 ans et plus seulement. Date de pluie: 2 septembre.</p> <p>Info: 514 745-6278</p>	<p>8</p> <p>EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES ET CLASSIQUES DE VALLEYFIELD. Voitures d'origine et modifiées bienvenues. Au parc Delpha-Sauvé sur la rue Victoria à Salaberry-de-Valleyfield. Info: 438-429-8508</p>	<p>8-9</p> <p>ENCAN LORS DE L'EXPOSITION D'AUTOS DE LÉVIS INTERNATIONAL Info: internationallevisautoshow.com 418 496-7008</p>	<p>14-15</p> <p>FESTIVAL DE LA GALETTE. Voitures d'avant 1985. 230, boul Arthur Sauvé Saint-Eustache (à l'arrière du complexe aquatique)</p> <p>Info: 450 394-4448</p>	<p>15</p> <p>EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES DE ST-SAUVEUR. Prix et trophées. Les places sont limitées!</p> <p>Info: www.vaq.qc.ca 514 990-9111</p>	<p>EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES DE BLAINVILLE stationnement gratuit équestre du Plan F Blainville au au 22 cas de pluie Info: 438-497-9427</p>

19
EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES
ST-LAMBERT:
 Remise de trophées et remise de prix. Remis au 20 août en cas de pluie.
 Info: 514-947-9427

25
JOURNÉE DE PROMOTION
 au Canadian Tire des Promenades St-Bruno 9h-16h. Bienvenue à tous, prix de présences et animation par Rythme FM.
 Info: 514 978-2036

25-26
EXPOSITION DU CLUB DE VOITURES ANCIENNES DE LA MAURICIE
 au Club de Lavolette de Rivière-Rouge. Restauration sur place.
 Info: (819) 374-96386

16
EXPOSITION / DÉJEUNER
 au Parc St-Jean-Baptiste. 514-998-1353. **Voitures de 25 ans et plus seulement.**

24
EXPOSITION D'AUTOS SPORTS ET ANTIQUE DE GRAND-MÈRE
 au Parc St-Jean-Baptiste, 1251, 5^e avenue, Grand-Mère. Orchestre, restaurant et bar, prix de présence, souvenirs au 250 premiers exposants. 10\$/exposant.
 Info: 819 384-1353
 819-696-3739

23
NOUVEAU! EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES DE ST-BERNARD-DE-LACOLLE.
 Animation et remise de trophées.
 Info: 514 990-9111

29-30
RENDEZ-VOUS DES BELLES D'ANTAN
 de Drummondville (utilitaires, motos et pré 1975). Site du Village Québécois D'Antan, Drummondville. Inscription gratuite par voiture de 2 passagers (autres passagers: 20\$/pers/jour)
 Info: 1-877-710-0267

13-14
EXPOSITION D'ÉLÉGANCE VOITURES ANCIENNES
 au Parc St-Jean-Baptiste. **Voitures de 25 ans et plus seulement.** Remise de trophées, remise de vêtements, zone famille et enfants.
 Info: 514-990-9111
 info@pointedumoulin.com

21
EXPOSITION AU PARC HISTORIQUE DE LA POINTE-DU-MOULIN DE L'ÎLE-PERROT.
 Voitures anciennes de 25 ans et plus d'origine et modifiées. Remis au 28 juillet en cas de pluie.
 Info: 514-990-9111
 info@pointedumoulin.com

26-28
GRANBY INTERNATIONAL
 au parc Daniel Johnson. Exposition et marché aux puces.
 Infos : 450 777-1330

17
EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES
 au Parc St-Mathieu-de-Beaufort. Info: 514-990-9111

17-18
RASSEMBLEMENT DES BELLES DU TEMPS DE GASPÉ
 à la halte routière de Gaspé.
 Info: 418 368-1488

24
EXPOSITION D'AUTOS DE LÉVIS INTERNATIONAL
 Info: internationallevisautoshow.com
 418 496-7008

24
EXPOSITION AUTOS ET MOTOS ANCIENNES ET MODIFIÉES LA PÉRADE
 sur le terrain de l'aréna. Animation, musique rétro, prix de présence, marché aux puces. Remis au lendemain 25 août 2019 en cas de pluie.
 Info : 418.325.3112
 418.286.4558

25
EXPOSITION AU PARC CENTENNIAL DE BEACONSFIELD.
 288, Boul. Beaconsfield sur le chemin du Lac. **Voitures d'origine de 25 ans et plus seulement.**
 Info : Michel Ouellette
 514-808-3347

25
EXPOSITION VOITURES ANCIENNES CHEZ CARQUEST
 Boucherville au profit de la Fondation CARQUEST Auto parts. Voitures originales et modifiées de 25 ans et plus. Prix de présence à tous les exposants. 1670, rue Eiffel, Boucherville
 Info: 514 978-2036

21
EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES
 au Parc St-Jean-Baptiste. Info: 514-947-9427

22
FESTIVAL DES COULEURS À ST-DONAT, VAML,
 au parc Desormeaux. Exposition de voitures anciennes de 25 ans et plus.
 Info: 514-943-7500
 450-589-5717



EXPOS & ÉVÉNEMENTS

CALENDRIER 2019

CAFÉ-RENCONTRES

LES MERCREDIS 18H : "CRUISE NIGHT"
 au centre-ville d'Hawkesbury (derrière Pizza Pizza). Animation et prix.
 Info: info@clubautohawkesbury.ca

LES JEUDIS SOIRS: 17H-21H
 au Canadian Tire du boulevard Therrien à Longueuil. À partir de la mi-mai. Voitures d'origine et modifiées sont les bienvenues.
 Info: 514 267-1940



À votre service depuis plus de 25 ans

Evaluation de voitures anciennes

service rapide et professionnel

Reconnu par toutes les compagnies d'assurance

Document envoyé chez-vous et aux assurances en 24 heures

Tarifs :
75\$ sur place
95\$ à votre domicile
Tarif un peu plus élevé en périphérie



Gilbert Bureau
1563, Alexis-Nihon,
Saint-Laurent
Montréal, Qc H4R 2R6

téléphone : 514.745.6278
cellulaire : 514.824.6278
télécopieur : 514.745.5133
gbureau@videotron.ca

Carrossier mobile

Restauration - Modification
Carrosserie Antique

Formation technique et coaching
en carrosserie

Restauration d'objet antique & plus

Spécialiste de la fibre de verre



Simon Baker 514-622-8007



Baker restoration bakerrestoration@gmail.com



Armature G. Roy inc.

ALTERNATEURS - DÉMARREURS

Réparons alternateurs et démarreurs
pour les voitures anciennes



En affaires
depuis plus de
30 ANS

Réparation - Vente - Service
30, boul. Carignan Est
Princeville (Québec)
G6L 3X1
Tél.: (819) 364-2247
Fax: (819) 364-3750
www.armaturegroy.com
info@armaturegroy.com

CENTRE DE DISTRIBUTION AGR
4013 Boulevard Robert #100, Montréal QC H1Z 4H6 - 514 493-0303



UNITRANS

VOS SPÉCIALISTES EN PIÈCES CLASSIQUES ET RARES

Neuves, Recyclées, Remises à Neuf

Embrayages OEM | Transmissions Manuelles | Transmissions Automatiques | Pièces Électroniques
Convertisseurs de Couple | Boîtiers de Transfert | Différentiels | Ensembles de Révision Complets | Services Spécialisés



1 800 361-4260 | unitrans.ca



F. Dumulong Performance

le plus grand centre de pieces antique!
vente de pieces de performance et
de restauration (neuves et d'origines)

1-877-846-6737

202, rang du vieux moulin, St-paul de follette, J0k 3e0
davedumulong@hotmail.com



À votre service depuis 1966

- o Manufacturier de trophées
- o Médailles sportives
- o Coupes
- o Épinglettes
- o Trophées en acrylique
- o Conception personnalisée



Tél. : (450) 676-8495
Fax : (450) 443-4307
tropheesdubois@videotron.ca
3005, Boulevard Losch
Saint-Hubert, Québec J3Y 3V6

www.tropheesdubois.com

PIÈCES D'AUTO "Classiques" J.R. ENR.
www.piecesautosclassiques.com



225, Ruisseau Nord
St-Clet (Québec) J0P 1S0
Tél. : (450) 456-3582
Tél. : (450) 456-3871
Fax : (450) 456-3384

Depuis 1980 - Achat/Vente - Pièces neuves et usagées
Voitures Américaines - Mécanique - Metal Works
Restauration complète ou partielle
info@piecesautosclassiques.com

RÉUSINAGE ET INSTALLATION DE MOTEURS



Auto - Camion
Gaz - Diesel
Marin - Industriel
514-321-2400
www.mecaniquerm.com

10660 RACETTE, MONTRÉAL-NORD, QC. H1G 5H4
514-321-2400 Sans Frais: 1-800-321-3775 Fax: 514-321-4215

ANNONCEZ-VOUS

DANS LE MAGAZINE DE L'AUTO
ANCIENNE ET SUR LE VAQ.QC.CA !

LUC CHAMPAGNE, DIRECTEUR
MÉDIA 514 945-1299



Votre référence dans le domaine
des pièces de moteur
moteurs domestiques et importés



4013 boul. Robert, Montréal
Téléphone : (514) 493-0303
(877) 493-0303
Télécopieur : (514) 493-0307
www.uniplusinc.com

Fier supporteur des ateliers de réusinage.

Unique
-1949-1985-
au Canada

LES Vitres D'AUTOS JUTRAS inc.
450-922-1813 • www.vitresautosjutras.com

Services et produits offerts en clinique

- o Examen de la vue
Vision des enfants et des aînés
Vision industrielle et occupationnelle
Dépistage des maladies oculaires

- o Vaste sélection de montures
Lentilles cornéennes
Lunettes de soleil



*Certaines conditions s'appliquent. Détails en clinique.

OPTO-RÉSEAU DENIS VALLÉE

285, rue Principale E., Farnham
450 293-3221

12, rue Principale, Bedford
450 248-7525

Dr Denis Vallée et Dre Josée Laguë, optométristes

Opto
RÉSEAU



STUDEBAKER PRESIDENT SPEEDSTER 1955

Une autre bonne idée de Raymond Loewy!

GHISLAIN HAMAN, MAGOG, QC





Fondée en 1852, la compagnie Studebaker fabriquait alors des véhicules hippomobiles dont plusieurs furent utilisés durant la Guerre civile américaine. On y produit ensuite des voitures électriques, mais, en 1904, la première automobile à pétrole sort des usines Studebaker. Tout au long des années 1910-1950, les Studebaker produisaient d'excellentes voitures dont la qualité et la durabilité étaient légendaires. Toujours à l'avant-garde du progrès, quelques modèles hors du commun firent école tout au long de sa longue existence jusqu'en 1966. Mentionnons ici les modèles Big-Six des années vingt, le très classique President roadster de 1931-32, le Land Cruiser de 1935, le Champion de 1939-40, le « Bullet Nose » de 1950-51 et finalement les très belles Studebaker des années 1953-55 dessinées par Raymond Loewy ainsi que la légendaire Avanti.

La Studebaker 1955 est donc la dernière année de la génération Loewy instaurée en 1953. Ce sont sensiblement les mêmes lignes européennes surbaissées qui ne laissent personne indifférent. La version coupé qui est la plus remarquablement dessinée est sans aucun doute une des plus belles automobiles de l'époque (seules les Kaiser Dragon et Manhattan pourraient, elles aussi, mériter ce compliment, mais cela est une autre histoire).

La Studebaker 1955 est dotée d'une calandre plus massive et de moulures latérales chromées. Pour le reste, c'est pratiquement le même châssis et le même empattement.



On offre trois grandes séries

CHAMPION Série G6 (6 cylindres)

Disponible en dix types de carrosseries

- Custom : sedan 4 portes, sedan 2 portes. Prix moyen : 1 750 \$.
- DeLuxe : sedan 4 portes, sedan 2 portes, coupé 2 portes, Conestoga Familiale. Prix moyen : 1 950 \$
- Regal : sedan 4 portes, coupé 2 portes, coupé hardtop, Conestoga Familiale. Prix moyen : 2 100 \$

COMMANDER Série 16 G8 (V8)

Disponible en dix types de carrosseries

À noter que le V8 de 3,674 litres développant 140 CV à 4500 tr/mn. Est remplacé au milieu de l'année par un V8 plus performant de 4,246 litres développant 162 CV à 4500 tr/mn.

- Custom : sedan 4 portes, sedan 2 portes. Prix moyen : 1 945 \$
- DeLuxe : sedan 4 portes, sedan 2 portes, coupé 2 portes, Conestoga Familiale. Prix moyen : 2 150 \$.
- Regal : sedan 4 portes, coupé 2 portes, coupé hardtop, Conestoga Familiale. Prix moyen : 2 450 \$

PRESIDENT Série 6H (V8)

Disponible en cinq types de carrosseries

Les modèles President sont basés sur le style des Champion ou des Commander. Une finition de peinture tricolore les caractérise dès janvier 1955. Les planches de bord des trois séries sont identiques sauf en ce qui concerne le modèle Speedster hardtop qui a le sien propre ainsi que les plus importantes options : direction et freins assistés, clignotants, pneus à flancs blancs, radio Stratoline 8 tubes à boutons présélecteurs, moulure chromée sur les ailes, déflecteurs, embouts d'échappement, rétroviseur extérieur, enjoliveurs de roues à rayon, protecteurs de pare-chocs avec phares anti-brouillard, et feux de recul. Le Speedster Hardtop est sans contredit le modèle le plus flamboyant de cette série! C'est aussi un des plus rares et recherchés par les collectionneurs de la marque.

Le President State Sedan remplace le Land Cruiser. En début d'année, le moteur V8 de 4,246 litres développe 175 CV à 4500 tr/mn. Puis 185 CV en milieu d'année.

- DeLuxe : sedan 4 portes, sedan 2 portes. Prix moyen : 2 700 \$.
- State : sedan 4 portes, sedan 2 portes, coupé hardtop, Speedster hardtop. Prix moyen : 2 780 \$.

La PRODUCTION TOTALE de la firme Studebaker en 1955 est de **112 723 unités** (13^e rang des constructeurs nord-américains).

Le haut de gamme est assuré par la série President, une désignation qui fait son retour après une absence de treize années.



Le point de vue de Philippe Baron

Le 22 juin 1954, les constructeurs indépendants Packard et Studebaker, tous deux dans le rouge, fusionnent pour créer la Studebaker-Packard Corporation.

Bien qu'optimiste, James Nance, l'ancien directeur de la Packard Motor Corporation, maintenant à la tête du nouveau groupe, doit cependant se résoudre dans l'immédiat à faire des économies. Pour éviter le « réoutillage » complet pour de nouveaux modèles, l'entreprise opte pour un remaquillage des lignes des Studebaker génération 1953-1954. Pour cette opération, James Nance décide de se passer des services du bureau de style de Raymond Loewy, le styliste d'origine française installé aux États-Unis, avec lequel Studebaker collabore depuis 1936. Les Studebaker de l'année précédente, dessinées par le talentueux Robert Bourke, assistant de Raymond Loewy, sont alors relookées par Vince Gardner.

Ainsi, pour 1955, sont présentés les modèles Champion et Commander. Le haut de gamme est assuré par la série President, une désignation qui fait son retour après une absence de treize années. De toutes ses déclinaisons, la plus étonnante est la version « Speedster ». Ce luxueux coupé hard-top est muni de toutes les options que comporte le catalogue maison. La sellerie se drape d'un cuir épais. La planche de bord, en aluminium brossé, est ornée de cadrans Steward-Warner, dont un compte-tours gradué jusqu'à 6 000 tr/mn. Equipée d'un V8 de 185 cv, la voiture ne sera présentée dans cette configuration que pour l'année 1955. La production est limitée à 2 215 unités, dont 79 exemplaires peints en noir et blanc.

Ces President Speedster comptent sans doute parmi les plus belles voitures sportives produites par la firme Studebaker.

Leur valeur se situe autour de 35 000 \$ US.

MA BELLE HISTOIRE

C'est vers l'âge de 20 ans que j'ai attrapé le virus de la voiture ancienne, et j'en suis très heureux, car cette belle passion ne m'a jamais lâché!



Ghislain Haman

C'est une « maladie » que je souhaite à quiconque a le goût des voitures qui ont marqué leur époque.

Il y a plusieurs années, j'avais remarqué une Studebaker Speedster 1955 au grand rassemblement de Stowe, au Vermont. Comme elle n'était pas à vendre, j'ai décidé de chercher ailleurs et c'est ainsi que j'ai découvert celle que vous pouvez admirer ici. Lors de son acquisition en Californie, elle était en assez bon état, mais j'ai quand même décidé de lui faire subir une restauration complète. La plupart des pièces furent achetées aux États-Unis, car on y trouve de nombreux fournisseurs spécialisés pour toutes les marques d'automobiles.

Ayant travaillé pendant plusieurs années chez « Démarreurs de l'Estrie », je peux vous dire qu'il serait assez inusité que cette Studebaker développe des problèmes d'allumage! Au fil des ans, j'ai aussi eu le bonheur de posséder les autos suivantes : Ford Victoria 1956, Oakland coupé 1928, Chevrolet HT 1964, Chevelle 1968, Ford rétractable 1958, Lincoln 1972, Chevrolet 1934, Chevrolet HT 1952 et un Chrysler Le Baron décapotable 1994. C'est donc dire que mes goûts sont hétéroclites!

D'après mon humble expérience, à moins que vous ne possédiez toutes les compétences requises, je vous conseille fortement d'acheter une voiture déjà ou partiellement restaurée, car les coûts de remise en état peuvent rapidement dépasser vos prévisions budgétaires.

N'hésitez pas à sortir des sentiers battus et à regarder du côté des « belles marques orphelines » : vous aurez la satisfaction de posséder une voiture différente et de qualité parfois supérieure à celle des grandes marques connues.

Allez au bout de vos rêves les plus fous et vivez pleinement votre passion pendant que vous êtes en bonne santé!

Bonne route et au plaisir de vous rencontrer lors de la prochaine belle saison!





PLYMOUTH VALIANT SIGNET 1966

LA REINE DES VOITURES COMPACTES!

ELDÉGE LANDRY, RIMOUSKI, QC

Première génération (1960-1962)

La première génération du modèle Valiant fut présentée à Londres en 1959 à l'occasion du « International Motor Show ». Dessinée par Virgil Exner, cette voiture légère et de taille compacte offre tout le confort dont a besoin la famille moyenne.

Dotée de 4 portes (excepté le modèle 1961-1962, qui n'en possèdera que 2), d'un assez bon design et d'aménagements intérieurs sophistiqués, la Valiant est vue comme la voiture de la décennie. Du point de vue technique, la Valiant est tractée par un moteur LG incliné 616.

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, l'Amérique automobile était une île bien isolée où régnaient en maîtres absolus les constructeurs d'ici, guidés par une philosophie dictée par un territoire aussi vide qu'immense. L'automobile américaine était forgée à l'image d'une Amérique que l'on pouvait résumer d'après une seule caractéristique : l'abondance.

L'incursion de la voiture européenne en terre d'Amérique s'est donc faite au retour des G.I., qui rapportaient un concept automobile taillé

à la mesure de l'Europe, de ses villes et de ses routes centenaires, un concept qui reniait l'abondance et favorisait l'économie d'espace et d'énergie.

Si les petits roadsters anglais ont incité General Motors à donner naissance à la Corvette, c'est la minimaliste Volkswagen qui a fini par forcer les constructeurs américains à revoir leurs plans d'affaires.

C'est ainsi qu'en 1960, General Motors a dévoilé la Chevrolet Corvaire, copiée sur le principe de la Volkswagen, et que Ford a lancé sa première « compacte », la Falcon, et Chrysler la Valiant. Ces nouveautés ne présentaient pas des dimensions aussi réduites que leurs homologues européennes, mais dans le contexte de la voiture américaine de l'époque, la transformation était presque révolutionnaire.

La Valiant a été conçue par Virgil Exner, styliste en chef de Chrysler. Il s'agissait de la première voiture à structure monocoque depuis la révolutionnaire Chrysler Airflow des années 30. À ses débuts, la Valiant constituait une marque à part entière, comme DeSoto et



Imperial. La nouvelle venue était assemblée dans les usines Dodge et vendue par les concessionnaires Plymouth. Le succès a été immédiat malgré (ou à cause) des lignes pour le moins différentes, surtout à l'arrière où le coffre épousait la forme d'un pneu de secours. Cette année-là, 194 292 Valiant sont sorties des chaînes de montage.

Deuxième génération (1963-1966)

La deuxième génération de Valiant est assez différente de la première. Légèrement plus petite, elle est bien accueillie par le public. Les ventes se feront plus nombreuses en 1963. Le modèle est disponible en différentes versions : 2 ou 4 portes, moteur LG incliné 616 ou le V8 (en option).

Dès l'année suivante, la Valiant a été intégrée à la famille Plymouth. Elle a même gagné une sœur chez Dodge, la Lancer. En 1962, une nouvelle livrée plus luxueuse a fait son apparition aux côtés des Valiant V-100 et V-200. Il s'agissait de la Signet, un nom qui, malheureusement, a été souillé une vingtaine d'années plus tard par Lada.

Une toute nouvelle Valiant est arrivée en 1963, habillée d'une robe plus conventionnelle et très élégante, mais Chrysler n'a pas résisté à la tentation d'ajouter quelques centimètres aux dimensions de sa compacte. En outre, la Valiant pouvait être commandée pour la première fois avec toit rétractable. La grande nouveauté de 1964 consistait en un nouveau modèle, un coupé sport monté sur les dessous d'une Valiant et baptisé Barracuda.

En 1965, la Valiant se déclinait en modèles V-100, V-200, Signet et Barracuda. Avec les années, la gamme Plymouth Valiant s'est bonifiée et comptait des berlines, des coupés, des familiales et une décapotable. Le moteur de base pour les V-100 et V-200 était un six cylindres en ligne de 170 pouces cubes (2,8 L) de 101 chevaux. Surnommé le Slant Six, le moteur était incliné à 30 degrés pour baisser le centre de gravité et autoriser un capot plus bas. Robuste à souhait, le Slant Six a



connu une carrière remarquable tant dans le domaine de l'automobile que dans les applications industrielles.

La Barracuda a aussi eu droit à un Slant Six mais de 225 pouces cubes (3,7 L). Quant à la Signet, elle était propulsée par un tout nouveau V8 de 273 pouces cubes (4,5 L) à carburateur double corps de 180 chevaux. Lorsqu'il a été coiffé d'un quatre corps et doté d'un taux de compression plus viril, ce même moteur a pris le nom de Commando 273 et générait pas moins de 235 chevaux.

Troisième génération (1967-1973)

La nouvelle génération est complètement distincte des deux premières. En effet, le design a été complètement redessiné. Le moteur V8 est amélioré. La Valiant rejette également moins d'émissions, en conformité avec les récentes lois de protection de l'environnement.

La Valiant a poursuivi sa carrière et bénéficié en 1967 d'un nouveau look. Elle s'est éclipsée en 1976 pour céder la place à ses descendantes, les Plymouth Duster et Scamp. La même année sont arrivées les Plymouth Volare et Dodge Aspen, de facture beaucoup plus moderne. Mais ces voitures n'ont jamais réussi à faire oublier les vaillantes Valiant.

En 1964, chez Plymouth, la marque populaire de la Chrysler Corporation, l'entrée de gamme était assurée par la Valiant 100. Née en 1960, la Valiant était la première voiture compacte de la corporation, et aussi la compétitrice des Ford Falcon et Chevrolet Corvair. Mû par un moteur de 6 cylindres de 170ci, ce dernier ne développait que 101 chevaux à 4400 tours/min. Un autre 6 cylindres de 221ci était offert en option, de même qu'une motorisation plus généreuse à 8 cylindres en V de 270ci, disponible à partir du 1er janvier 1964 seulement. Un carburateur deux corps abreuvait cette dernière motorisation afin de produire un total de 180 chevaux (contre 145 pour le 6 cylindres 221ci).

Les Valiant 1964 offraient également un style différent par rapport au millésime précédent, entre autres, au niveau de la calandre horizontale et des feux arrière en position verticale. On trouvait, en équipement de série, l'intérieur en vinyle, le système de chauffage dégivrant ainsi que les climotants et une lampe d'accueil dans l'habitacle.

En version 200, en plus des équipements offerts sur le modèle de niveau 100, l'acheteur obtenait une finition intérieure de qualité supérieure ainsi que des indicateurs spéciaux et des enjoliveurs de roues. Les dimensions demeuraient inchangées puisque la Valiant 200 utilisait le même châssis d'un empattement de 106 pouces et mesurait 188,2 pouces. La largeur atteignait maintenant 70,1 pouces pour une hauteur de 53,4.

La version supérieure, dénommée Valiant Signet, offrait encore plus de confort que les 100 et 200 avec ses sièges baquets rembourrés à l'avant et était esthétiquement plus avantageuse avec des moulures extérieures propres à cette version. Des logos « Signet » se trouvaient sur les deux ailes avant.

S'appuyant sur le succès des ventes record en 1963, la Valiant de 1964 subit des modifications stylistiques et présente une motorisation plus économique, plus fiable et d'une performance améliorée. La Valiant de 1964 arbore un avant redessiné ainsi qu'une nouvelle calandre avec barres horizontales. Un médaillon « Valiant » a été placé au centre de la calandre où les barres forment un plan incliné. Des feux arrière verticaux remplacent les horizontaux des modèles précédents. Les baguettes de décoration arrière incluent le logo « Valiant ».

La Valiant fut une voiture extrêmement populaire au Canada et aux États-Unis. Elle fut également exportée avec beaucoup de succès. Au milieu de 1964, Chrysler offre un nouveau moteur V-8 en option sur les Valiant. Il s'agit alors d'un moteur compact qui subsista jusqu'en 2002 sous des formes et composants améliorées.

Au printemps 1964, Plymouth lança la célèbre Valiant Barracuda. Il est à noter que ce n'est qu'à partir de 1965 que la Barracuda devint un modèle à part entière distinct de la Valiant, et ce pour la seule et unique raison qu'il était plus facile de vendre cette version sportive sans rappeler aux acheteurs ses modestes origines.

Il s'agissait tout de même d'une voiture bien loin des Valiant dont elle était issue, car bien qu'utilisant sa partie avant, la nouvelle venue présentait une calandre, une ligne de toit, un coffre et une lunette arrière uniques. La Barracuda offrait également un intérieur spécifique, ainsi que des sièges baquets et des enjoliveurs spécifiques à ce modèle. Lorsque la banquette arrière était rabattue, le propriétaire gagnait en espace de chargement du coffre et disposait d'une longueur d'un peu plus de deux mètres entre le dossier avant et l'extrémité du coffre.

Quatrième génération (1973-1976)

La dernière génération est bien différente de ses sœurs. La Valiant est alourdie, le moteur renforcé et son aspect est totalement renouvelé. Les commandes sont nouvelles et assez modernes pour l'époque.

Sa carrière à la télévision.

On retrouve cette voiture en rouge orangé dans le téléfilm *Duel*, de Steven Spielberg, sorti en 1971, conduite par le personnage principal, David MANN (joué par Dennis Weaver).



La Valiant a été conçue par Virgil Exner, styliste en chef de Chrysler. Il s'agissait de la première voiture à structure monocoque depuis la révolutionnaire Chrysler Airflow des années 30.



PLYMOUTH VALIANT SIGNET 1966

Caractéristiques générales

Marque Plymouth Valiant
 Année 1966
 Modèle Signet BV1 - P

Dimensions

Type de carrosserie Coupé 2 portes hardtop
 Empattement 106"/2 692 mm
 Longueur hors-tout 188.3"/4 783 mm
 Largeur 70.2" /1 783 mm
 Voie Avant : 55.9"/1 420 mm
 Arrière : 55.6"/1 412 mm
 Réservoir 68 L/14.9 G. Imp. /18 USC
 Poids 2 842 lb/1 289 kg

Moteur

Type L6, soupapes en tête, incliné à 30°
 Cylindrée 225 pc/3.7 L
 Alésage 3.4"/86.36 mm
 Course 4.125"/104.77 mm
 Carburateur Holley
 Compression
 Puissance 145 cv à 4 000 tr/m
 Couple 215 lb/p à 2 400 tr/m

Transmission

Type Automatique TorqueFlite
 Nombre de rapports 3
 1- 2.45:1 | 2- 1.45:1 | 3- 1:1 | R- 2.2
 Rapport de Pont 2.93:1

Suspension

Avant Triangles superposés, barres de torsion
 Arrière Pont rigide, ressorts à lames
 Amortisseurs Hydrauliques
 Direction Vis et Galet, sans assistance

Freins

Avant Tambours 9"/228.6
 Arrière Tambours 9"/228.6
 Action Hydraulique, sans assistance

Options

Demi-toit/Vinyle, sièges baquets avec console, suspension Service Intense (Heavy-Duty)

Freins

0-100 km/h 12.1 secondes
 ¼ de mille 18.3 secondes à 74 m/h - 119 km/h
 Vitesse maximale 102 m/h - 164 km/h

FICHE TECHNIQUE

MA BELLE HISTOIRE

En 1969 alors que j'étais encore étudiant et que je louais une chambre à Rimouski, je fis deux rencontres simultanées qui allaient marquer ma vie : ma future épouse et la Valiant que vous pouvez admirer ici! La jeune fille travaillait dans un magasin situé tout près du garage qui abritait la Valiant. J'étais très intéressé par les DEUX : la fille et la voiture... et c'est la jolie fille que je réussis à gagner à ma cause! Quant à l'auto, je dus attendre 37 longues années avant que la famille consente enfin à me la vendre, à condition que je ne la modifie pas et que j'en prenne un soin jaloux.



Eldège Landry

C'est donc en l'an 2000 que je pus prendre possession de l'auto qui, malgré son excellente condition d'origine, commençait à afficher des ans, le très réparable outrage. Étant moi-même professeur de mécanique, j'ai décidé de créer un projet collectif de restauration avec mes élèves. Cette Valiant fut très méticuleusement restaurée, et ce, à 100 %... Aucun détail ne fut oublié, car à la fin elle était plus belle qu'à l'état neuf! J'en profite ici pour remercier tout particulièrement, le groupe d'étudiants qui se sont occupés de la remise en état de la carrosserie et de la peinture : ils ont fait un travail professionnel digne de mention.

Plus de 1000 heures ont été investies dans ce grand œuvre qui mérite d'être apprécié par ceux et celles qui aiment les beaux objets sur quatre roues!

Quelques mois plus tard, je décidai de présenter la Valiant au Salon de l'Auto Sport de Québec. Quelle ne fut pas ma surprise de me voir remettre le 1^{er} prix de la restauration ainsi que le trophée spécial américain « Summit Restoration of America. »!



Je possède également une Corvette 1978 en excellent état, mais ma vraie voiture de rêve est la Charger Daytona 1978 mythique!

Vous aimeriez posséder une belle auto ancienne ? Réfléchissez bien AVANT d'en acheter une ! Si vous avez les talents requis pour la restaurer, laissez-vous tenter par un beau projet. Par contre, si vous n'arrivez pas à planter un clou droit, optez pour un véhicule déjà restauré ou en très bon état, car les coûts de remise en état d'une auto de collection sont de plus en plus élevés.

Quoi que vous décidiez : procurez-vous la belle de vos rêves et vous constaterez que le bonheur est à portée de main... sur le volant !

Au plaisir de vous voir en saison estivale !





CHEVROLET IMPALA DÉCAPOTABLE 1970

Fiable et puissante, munie d'un moteur de 400pc Turbo Fire

DENIS DROLET, QUÉBEC, QC

Le nom Impala fut introduit en 1956 pour une voiture de grand format de la General Motors lors d'une présentation de prototype Corvette particulièrement au niveau de la calandre peinte vert émeraude avec un intérieur blanc.

Cette voiture-concept mettait en évidence le style Hard Top. Clare Mackchan de l'équipe de styliste, ainsi que certains membres de l'équipe de la division Pontiac ont établi la base du prototype pour juin 1958. Le premier prototype de cette Chevrolet fut présenté au vice-président Harley Earl en octobre, de la même année.

C'est en 1958 dans le cadre du 50^e anniversaire de GM qui faisait la promotion de toutes ses marques, que l'Impala fut présenté comme produit haut de gamme, au même niveau que Cadillac Eldorado Séville, Buick Roadmaster Riviera, Oldsmobile Holiday 88, Pontiac Bonneville Catalina et la Chevrolet Bel-Air Impala.

Cette Chevrolet Impala introduite sur le marché américain en 1958, comme la voiture d'une gamme supérieure de la Bel-Air, et de luxe qui pouvait être à la portée de la classe moyenne. Au Québec, l'Impala représente une voiture de prestige qui a été pendant longtemps et encore de nos jours la fierté de tous ceux qui possèdent une automobile ancienne. Comme plusieurs modèles construits par Chevrolet vers le milieu du siècle dernier, la Chevrolet Impala est fortement inspirée par la légendaire Corvette. Elle retient de ce prestigieux prédécesseur son aspect sportif, en dépit de son absence de ressemblance avec celui-ci sur le plan du design. La première génération d'Impala (produite entre 1958 et 1972) a été introduite comme un coupé et une décapotable.



L'Impala de base est restée le véhicule phare de Chevrolet, jusqu'à la fin des années 70, notamment grâce à l'introduction d'un modèle beaucoup plus massif en 1971.

Il s'agissait d'une version haut de gamme des Chevrolet Bel Air très populaires dans ces années-là. Les six lumières arrière (une nouveauté à cette époque) et le style classique de ce véhicule lui ont permis de se hisser rapidement au sommet des ventes de Chevrolet, puis des ventes automobiles en général (entre 1960 et 1970). Une version 4 portes (berline) a succédé au premier modèle en 1959. Un modèle plus sophistiqué a par la suite été introduit sur le marché comme l'Impala Caprice en 1965. Cette transformation ajoutait une finition nettement plus soignée et supérieure à l'ensemble des voitures de cette classe. Ce modèle optionnel au début fut offert sur le marché l'année suivante dans la catégorie de voiture haut de gamme, sous le nom de Chevrolet Caprice.



Toutefois, l'Impala de base est restée le véhicule phare de Chevrolet, jusqu'à la fin des années 70, notamment grâce à l'introduction d'un modèle beaucoup plus massif en 1971. La SS (pour Super Sport) en constitue un exemple parfait. La version de 1961 se distingue tout particulièrement à ce chapitre grâce à son moteur de série de 5,7 litres, capable de produire un minimum de 305 chevaux (340 et 350 chevaux en option). Toute cette puissance était accompagnée de jantes spéciales et d'une suspension haute performance. Dans les années suivantes, le modèle SS de base ne se différenciait plus que sur le plan esthétique, même si toutes ses options sport restaient disponibles.

L'Impala 1970 fait partie de la 5^e génération (1965-1970). Peu de modifications furent apportées et elle représentait davantage la voiture conventionnelle.

Au Québec, l'Impala représente une voiture de prestige qui a été pendant longtemps et encore de nos jours la fierté de tous ceux qui possèdent une automobile ancienne.



Le pare-chocs sous la calandre a remplacé celui enveloppant de l'Impala 1969, de nouvelles lumières triples verticales à l'arrière ont fait leurs apparitions. En équipement standard on retrouvait des pneus en fibre de verre montés sur jante de roue de 15 pouces, de même qu'un moteur standard sur la plupart de modèles. Le moteur 6 cylindres 250 pc était offert seulement sur l'Impala 1970, 4 portes berline ainsi que pour cette année-là sur la Biscayne et la Bel-Air quatre porte berline. En option incluant la V8 350 pc, un nouveau V8 400 pc Turbo Fire (ne pas confondre avec le moteur Chevrolet V8 402 Turbo Jet gros bloc), était aussi offert cette année-là pour la Chevelle et la Monte Carlo. La manette d'embrayage à colonne était en équipement standard comme les années précédentes. Cependant la manette à 4 vitesses au plancher (Hurst shifter) fut discontinuée de la liste des options. De plus, l'embrayage automatique 2 vitesses Powerglide était disponible seulement sur les modèles équipés d'un moteur 6 cylindres de 250 pc. Quant à l'embrayage automatique à 3 vitesses 350 Turbo Hydromatic, elle était disponible sur tous les moteurs V8. Les freins à disques étaient standard sur l'Impala Custom Coupe et optionnels sur les autres modèles.

Les sièges baquets et la console au centre de ceux-ci ainsi que la SS n'étaient plus disponibles pour l'année 1970. L'Impala 1970 fut l'une des trois versions décapotables produites par la GM cette année-là.



LA CHEVROLET IMPALA DÉCAPOTABLE 1970


Caractéristiques générales

Marque Chevrolet
 Année 1970
 Modèle Impala Série 16400

Dimensions

Type de carrosserie Décapotable #16467
 Empattement 119"/3 022 mm
 Longueur hors-tout 216"/5 486 mm
 Hauteur 54.6"/1 387 mm
 Voie Avant : 63.4"/1 610 mm
 Arrière : 63.4"/1 610 mm
 Réservoir 94.6 L/20.8 G.Imp. /25 USG
 Poids 4 032 lb/1 829 kg

Moteur

Type V8, soupapes en tête
 Cylindrée 400 pc/6 573 cm3
 Alésage 4.125 /104.7 mm
 Course 3.75"/95.3 mm
 Carburateur Rochester 2 
 Compression
 Puissance 265 cv à 4 400 tr/m
 Couple 400 lb/p à 2 400 tr/m

Transmission

Type automatique Turbo Hydramatic THM-350
 Nombre de rapports 3
 Rapport de Pont 1- 2.52 : 1 | 2- 1.52 : 1 | 3- 1:1 | R- 1.93 : 1
 Rapport de Pont 2.56 : 1

Suspension

Avant triangles superposés, ressorts à boudin
 Arrière pont rigide, ressorts à boudin
 Amortisseurs hydrauliques
 Direction à billes, avec assistance

Freins

Avant disques
 Arrière tambours
 Action hydraulique, avec assistance

Performances

0-100 km/h 10 secondes
 ¼ de mille 17 secondes à 83 m/h - 133 km/h
 Vitesse maximale 114 m/h - 184 km/h



MA BELLE HISTOIRE

Je cherchais depuis quelques années une décapotable des années 1970 carrossable et à la fois en bonne condition de restauration, afin de la rendre parfaite.



Denis Drolet

Après avoir consulté différents magazines spécialisés et des recherches sur les terrains d'exposition de voitures anciennes, 4 à 5 ans plus tard, soit en l'an 2000, quelle ne fut pas ma surprise de découvrir que l'auto de mes rêves était presque dans ma cour! En effet, à 10 km de chez moi, au village Huron, j'ai découvert cette beauté qui répondait à mes attentes. Elle était alors la propriété d'un dénommé Gros Louis avec qui j'ai négocié l'achat. En bonne condition et fiable, la première année, j'ai parcouru la majorité des expositions, accompagné de ma conjointe Lise, et aucun pépin n'est survenu. Comme j'avais toujours l'intention de l'avoir parfaite, je me suis mis à la recherche de pièces neuves que j'ai trouvées aux É.-U. et les chromes furent faits au Québec. J'ai complété la restauration avec un professionnel, et un an plus tard elle reprenait la route.

Depuis ce temps, je parcours les expositions au Québec.



LE SPÉCIALISTE DES CARBURATEURS

ACHAT DE PRODUITS NEUFS OU À FAIRE REBÂTIR



autoline.ca

**DISTRIBUTEUR
AUTORISÉ:**

Distribution Uniplus Inc,
 4013, Boul. Robert,
 Montréal, Qc, H1Z 4H6
1 877 493-0303



HAMPSTEAD
www.hampstead.qc.ca

Dimanche **5 mai** prochain

EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES



De 10 h à 16 h 30
au magnifique parc de Hampstead
(30 Lyncroft Park, Hampstead, H3X 3E5).
En cas de pluie, cette activité est remise au 12 mai.



RENSEIGNEMENTS

Chandra Devenyi
514 369-8200
[ext: 8296]

ou Gilbert Bureau
514 745-6278

- » VÉHICULES NON MODIFIÉS 25 ANS ET PLUS SEULEMENT
- » APPORTEZ VOTRE PIQUE-NIQUE
- » NOMBREUX PRIX ET TROPHÉES
- » ACTIVITÉS POUR TOUS LES GOÛTS



HAMPSTEAD EST UNE VILLE SANS FUMÉE. Toute personne qui fume dans la ville est passible d'une contravention.



EN COLLABORATION
AVEC



EXPOSEZ VOTRE VOITURE - PRÉ 1975
29 ET 30 JUIN 2019

1 877 710-0267 villagequebécois.com/exposition-voitures-anciennes





CHRYSLER CORDOBA 1980

RÉMI ALLIE, ST-CYRILLE-DE-WENDOVER, QC

Cordoba était la première entrée de Chrysler sur le marché du luxe personnalisé. Vendue sur le marché nord-américain de 1975 à 1983, la Cordoba a bien plu aux amateurs de belles voitures, avec son appellation exotique et cette sensation de luxe à un prix très abordable. Elle était construite sur une plate-forme B qui est devenue l'un des rares succès indiscutables de Chrysler durant les années 70. Au cours de ses premières années de production, la demande pour cette voiture a, en réalité, dépassé sensiblement le nombre d'unités vendues. Ainsi, plus de la moitié de la production de Chrysler à cette époque était composée de modèles Cordoba !

Avec ce modèle, Chrysler proposait de nombreux moteurs V-8, y compris celui équipé d'un carburateur standard 318/2 bbl et l'autre avec un carburateur optionnel 360/2bbl, un échappement simple 400-4V ou un échappement double 400ci 4 bbl. La suspension est dotée de barres de torsion longitudinales à l'avant et offre une maniabilité étonnante. La Cordoba 1976 est équipée d'un volant attrayant et sportif à trois branches et d'un tableau de bord très classique. Construit sur un empattement de 115 pouces, la Cordoba a une longueur totale de 215,3 pouces, une hauteur de 52,6 pouces et une largeur totale de 77,1 pouces.

Pour l'année modèle 1977, Cordoba a été reconnue comme une voiture sophistiquée qui se comportait admirablement bien sur la route ! Elle a reçu un nouveau groupe motopropulseur : le moteur 400 cc 8 cylindres avec un carburateur Quadrajet à quatre cylindres d'une puissance de 175 chevaux, une toute nouvelle transmission automatique à 4 vitesses, un ensemble de pneus avec jantes de 15" P225/70R/15 WW ainsi que d'autres petites touches spéciales telles que la radio AM/FM avec 4 haut-parleurs, des sièges en cuir véritable, des glaces et des banquettes à commande électrique, des essuie-glaces intermittents, la climatisation et des bavettes de garde-boue. Le style de ce modèle est demeuré le même pendant trois ans, malgré quelques modifications mineures au niveau de la carrosserie et de l'aménagement intérieur.

À l'automne 1979, la Cordoba a été révisée complètement. Elle empruntait maintenant la plate-forme de la Chrysler Le Baron. Le



À l'automne 1979, la Cordoba a été révisée complètement. Elle empruntait maintenant la plate-forme de la Chrysler Le Baron. Le moteur, plus petit, était un 6 cylindres de 3,7 litres extrêmement fiable.

moteur, plus petit, était un 6 cylindres de 3,7 litres extrêmement fiable, mais pas assez puissant pour être installé sur le coupé de luxe qu'on équipa alors d'un V8 de 5,2 litres ou de 5,9 litres. Avec la crise énergétique de 1979, les ventes de la Cordoba chutèrent drastiquement et ce fut, hélas, le début de la fin pour cette jolie voiture intermédiaire dont la popularité inquiéta sérieusement ses rivaux Ford et GM.

Avec une caisse moins volumineuse pour l'année modèle 1980, la Cordoba partageait l'empattement plus court de la LeBaron et de la Dodge Mirada. La deuxième génération de Cordoba, restylée, n'a pas attiré le public autant qu'elle le fit avec sa première génération et ses ventes n'ont pas été couronnées de succès. En conséquence, la Cordoba a malheureusement été éliminée en 1983.

Si vous avez de la chance de posséder une Cordoba, vous êtes privilégié, car elle est maintenant considérée comme un bel objet de collection. Les Cordoba les plus recherchées sont celles du début, surtout les modèles avec carburateur à quatre barils ainsi que la Cordoba 300 produite en 1979. Donc, si vous êtes propriétaire d'une Cordoba de cette première génération, chouchoutez-la bien, car elle devient de plus en plus rare et convoitée !

L'OPINION DE JACQUES DUVAL EN 1980

La Chrysler Cordoba ayant fait peau neuve pour 1980, elle a droit, comme tous les modèles faisant l'objet de changements majeurs, à une analyse complète.

Je me contera ici de souligner quelques-unes de ses caractéristiques, en commençant par le fait que cette intermédiaire de luxe marche sur les traces de ses rivales, les Monte Carlo, Grand Prix et Thunderbird, qui ont aussi été ramenées à des dimensions « conservatrices d'énergie » au cours des dernières années. La Cordoba, comme sa sœur jumelle, la Dodge Mirada (anciennement Magnum), a « maigri » de quelques 157 kilos et son empattement est passé de 115 à 112,7 pouces.

Naturellement plus petite, elle n'en offre pas moins autant d'espace à l'intérieur et mon essai de route m'a aussi permis de constater que la Cordoba 1980 conservait les réactions d'une grosse voiture. Elle reste souple, silencieuse, confortable, bref typiquement américaine dans son comportement. C'est d'ailleurs un reproche que l'on peut adresser à Chrysler, qui n'a pas su profiter de cette transformation de la Cordoba pour en faire une voiture plus maniable et plus compétente en tenue de route. Il est clair qu'on a voulu conserver à la voiture son caractère boulevardier en mettant l'accent sur le confort et le luxe des aménagements.

En somme, c'est beaucoup plus la carrosserie de la Cordoba qui est nouvelle puisque ses caractéristiques techniques sont à peu près les mêmes. Elle demeure très classique à tout point de vue, et c'est seulement sa nouvelle ligne qui retiendra l'attention de la clientèle. Cette ligne, incidemment, est assez réussie même si le traitement de trois quarts arrière rappelle beaucoup celui de la Ford Futura. La Cordoba a aussi la distinction de posséder une calandre plus élégante que la Mirada. Trois versions sont offertes cette année : Standard, Crown et Corinthian Edition. Le moteur de base est l'incroyable six cylindres injecté de 225 pc à carburateur double-corps, alors que trois excellents V8 sont aussi disponibles (deux 318 pc et un 360).

Bien que toute nouvelle, la Chrysler Cordoba reste, on le voit, une voiture d'une conception très classique et sans grande surprise. Un peu plus maniable, plus économique et aussi plus attrayante, elle continue de plaire à sa clientèle habituelle sans pour autant révolutionner le marché de l'automobile. Chose certaine, la mécanique éprouvée de cette voiture ne risque pas de poser des problèmes souvent associés à de nouveaux modèles.



CHRYSLER CORDOBA 1980

Type	coupé 2 portes à 5 places
Moteur	6 cylindres, V8 de 5,2 et 5,9 litres (essence sans plomb)
Transmission.....	automatique à 3 rapports
Freins	avant à disques et arrière à tambours
Suspension.....	avant indépendante (barres de torsion) et arrière à essieu rigide
Direction	à billes
Empattement.....	286,3 cm
Poids	1575 kg
Consommation moyenne	13,7 litres/100 km (20,5 m/g)
Vitesse maximale.....	160 km/h
Prix de base.....	7 838 \$

FICHE TECHNIQUE

MA BELLE HISTOIRE

Ayant toujours eu une attirance pour les belles voitures, surtout les plus anciennes, il était donc normal que j'en possède une un jour!

Je trouve également que la passion des véhicules de collection est un hobby fort agréable, car il nous permet de conduire l'objet de notre passion sur quatre roues, ce qui n'est pas le cas avec les autres pièces d'antiquités de même nature. J'ai déniché cette Cordoba à Québec alors que je feuilletais les petites annonces de la revue du VAQ. La voiture est dans une condition tout à fait impeccable, authentique et fonctionnelle. N'étant pas un amateur d'autos modifiées, je sais apprécier la beauté d'origine qui rend justice au talent et au génie de ceux et celles qui sont à l'origine de ces belles créations mécaniques.

Mes deux voitures de rêve sont celles qui me rappellent ma jeunesse d'autrefois : une **Ford Galaxie-500 1959** et une **Plymouth Satellite 1966**. J'ai adoré ces deux véhicules, autant à cause de leur style particulier que de leurs performances mécaniques. Quand on les compare aux autos incolores, inodores et sans saveur d'aujourd'hui, on réalise que nous avons été privilégiés de vivre cette merveilleuse époque de rêve... une époque à jamais révolue dont il ne reste que d'agréables souvenirs nostalgiques.



Avant de vous procurer une automobile ancienne, prenez bien le temps de réfléchir avant de faire votre choix. Là encore, ce sont vos talents personnels et votre budget qui devront être votre priorité. Une fois que vous aurez bien établi cette base décisionnelle, laissez-vous guider par vos goûts et aussi vos rêves les plus fous! Sachez cependant que la restauration d'une auto ancienne implique un portefeuille bien garni et/ou des talents hors du commun, surtout pour des véhicules de très grande valeur.

Prenez donc la bonne décision et profitez de cette extraordinaire nostalgie sur quatre roues! Je ne regretterai jamais de l'avoir fait... alors, n'attendez plus, prenez le volant de votre voiture de rêve et filez sur la route du bonheur sans cesse renouvelé!



POUR

Présentation agréable, Moteur fiable, performances très satisfaisantes, bon confort, sièges agréables, excellente visibilité, silencieuse sur autoroute.

CONTRE

Poids et format importants, ~~ligne banale~~, moteur bruyant et rugueux en reprise, faibles performances, transmission automatique un peu lente, certains instruments de bord peu lisibles, coffre arrière peu pratique, mauvaise position de conduite, essieu arrière sautillant, consommation élevée et accès difficile aux places arrière.



Quelques dépositaires de voitures Chrysler en 1980

- TRANS-ISLAND • 5400 Décarie à Montréal
- LONGUE-POINTE CHRYSLER-PLYMOUTH • 7150 Langelier à Montréal
- AUTOMOBILES LIMITÉE 10 • 660 Lajeunesse à Montréal
- LAVAL CHRYSLER-PLYMOUTH • 1058 Des Laurentides à Pont-Viau
- TOUCHETTE AUTOMOBILES • 8065 Lajeunesse à Montréal
- VINCENT FORGUES 15 • 949 Sherbrooke à Montréal
- Carrefour Dodge-Chrysler • 2525 Laurentien à Ville St-Laurent

ÉPHÉMÉRIDES DU QUÉBEC

1901 La première course automobile à se tenir au Québec se déroule au stade De Lorimier de Montréal.

1904 Annonce d'un **service de voitures-automobiles reliant Montréal et la Rive-Sud**. 12 janvier 1904. Grâce à ce service, les habitants de Montréal et des villes de la Rive-Sud peuvent désormais traverser le fleuve en empruntant les voitures-automobiles de la compagnie The Montreal South Shore Auto-Car Company.

Sanction de la Loi concernant les automobiles.

31 mars 1904. L'apparition de l'automobile au Québec incite le gouvernement à légiférer en la matière. En 1904, 45 véhicules sont enregistrés à Montréal. L'année suivante, il y en aura 102.

1906 **Passage à Québec d'automobilistes américains.**

23 juillet 1906. Après un passage à Trois-Rivières, un groupe formé de 75 automobilistes américains s'arrête à Québec dans le cadre du Glidden Tour.

1908 Tenue d'une **grande course automobile** organisée par l'**Automobile Club of Canada** au parc De Lorimier le 7 septembre 1908. Environ 15 000 amateurs se rendent au parc De Lorimier pour assister à la plus grande course automobile jamais organisée à Montréal.

1912 Création d'un **département de la voirie par le gouvernement québécois**. Pour répondre aux besoins des automobilistes, le gouvernement libéral de Lomer Gouin fait adopter par l'Assemblée législative une loi des bons chemins.

1917 Mise en place de la **travée centrale du pont de Québec**. Après deux incidents majeurs survenus en 1907 et 1916, le pont de Québec est enfin complété le 20 septembre 1917 avec la mise en place de la travée centrale.

1920 **Achèvement de la nouvelle usine de la Canadian Connecticut Cotton Mills**. La Canadian Connecticut Cotton Mills (CCCM) implante une nouvelle usine à Sherbrooke, dans les Cantons de l'Est. Elle se spécialise dans la fabrication de corde de pneu pour automobiles.

1934 **Inauguration du pont Honoré-Mercier.**

11 juillet 1934. Le premier ministre du Québec, Louis-Alexandre Taschereau, et l'évêque auxiliaire de Montréal, Mgr Alphonse-Emmanuel Deschamps, participent à la cérémonie marquant l'inauguration du pont Honoré-Mercier, une imposante structure surplombant le fleuve Saint-Laurent qui relie Ville La Salle à la réserve amérindienne de Caughnawaga.

1936 **Collision meurtrière entre un train et un camion près de Louiseville**. 17 août 1936. Un convoi de fret du Canadien Pacifique frappe un camion ayant à son bord une trentaine de personnes revenant d'une assemblée politique. Le bilan de cette collision survenue à une traverse, près de Louiseville, est désastreux : 22 morts et sept blessés.

1942 Reconstruction de l'hôtel Tadoussac. La compagnie Canada Steamship Lines entreprend la reconstruction de l'hôtel Tadoussac dans le but de relancer l'industrie.

1944 **Décès du frère Marie-Victorin**. 15 juillet 1944. Le frère Marie-Victorin (Conrad Kirouac) décède dans un accident d'automobile. La réputation de ce scientifique dépassait les frontières du Québec.

1960 **Ouverture du boulevard Métropolitain à la circulation automobile**. 23 janvier 1960. Une section du boulevard Métropolitain située entre le boulevard de l'Est et un point un peu à l'ouest de l'auto-route des Laurentides est ouverte à la circulation automobile.

1962 **Abolition des postes de péage sur le pont Jacques-Cartier**. 1^{er} juin 1962. Selon les prévisions, cette mesure permettrait aux principales compagnies d'autobus de faire des économies de 160 000 \$ par année. Les entreprises de camionnage bénéficieraient aussi de cette mesure qui leur ferait économiser 10 000 \$.

1964 **Dévoilement de statistiques sur l'essor de l'automobile au Québec**. Selon des données rendues publiques, au Québec, 64 % des ménages possèdent au moins une automobile, comparativement à 36 % en 1953.

Annonce d'un investissement de 50 millions par General Motors.

Le géant de l'industrie automobile américaine General Motors (GM) annonce qu'il installera une usine de montage à Sainte-Thérèse de Blainville. Ses dirigeants prévoient l'embauche de 2 500 employés et une production de 100 000 voitures, des modèles Pontiac et Chevrolet, par année. La production devrait commencer à l'automne 1965.

Annonce de l'établissement de 25 nouvelles entreprises à Ville Saint-Laurent. Juillet 1964. Ce plan de développement s'élève à 12 millions de dollars, dont 3 millions pour des contrats qui sont déjà signés.

Annonce de l'installation d'une usine automobile au Québec. 20 novembre 1964. Le président et directeur général de la Société générale de financement (SGF), Gérard Filion, annonce l'implantation de l'usine Renault-Peugeot à Saint-Bruno-de-Montarville.

1965 **Signature du marché commun nord-américain de l'auto par le Canada et les États-Unis.** 16 janvier 1965. Ce marché commun Canada-États-Unis sera mieux connu sous le nom de « pacte de l'automobile ». L'entente prévoit des garanties relativement au nombre d'automobiles fabriquées au Canada. Ses dispositions resteront en application jusqu'à la fin du XX^e siècle.

1968 **Annonce d'une expansion à l'usine Goodyear de Valleyfield.** Janvier 1968. Environ 11 millions et demi de dollars seront investis dans cette expansion qui aura lieu dans la section des pneus de voiture de tourisme. Elle permettra l'emploi de 250 personnes additionnelles.

1968 **Présentation d'un Grand Prix de formule 1 sur le circuit du Mont-Tremblant.** 22 septembre 1968. Le champion du monde de 1967, le Néo-Zélandais Dennis Hulme, remporte le premier Grand Prix de formule 1 jamais présenté au Québec. L'épreuve se déroule sur le circuit du Mont-Tremblant, à Saint-Jovite.

1969 **Élection de Charles Perrault à la présidence du Conseil du patronat du Québec.** 20 janvier 1969. Charles Perreault, président de la fabrique d'orgues Casavant, devient le premier président du Conseil du patronat du Québec (CPQ). Il occupera ce poste jusqu'en mai 1979.

1970 **Participation du Québec à l'ouverture de l'Exposition universelle d'Osaka.** 15 mars 1970. Le Québec consacre trois millions de dollars à sa participation à l'Exposition universelle d'Osaka. Des dignitaires et des artistes font partie de la délégation, la plus importante représentation du Québec à l'étranger à ce jour.

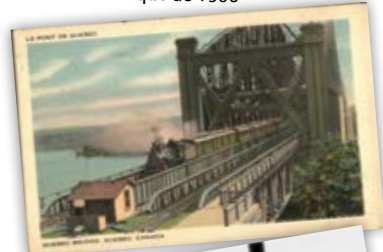
Déclenchement d'une grève à l'usine General Motors de Sainte-Thérèse. 15 septembre 1970. Les 2 300 travailleurs de l'usine General Motors (GM) de Sainte-Thérèse quittent le travail en même temps que leurs confrères ontariens et américains.



Voiture de course de 1902



Voiture électrique de 1905



Chevrolet Corvaire Monza 1962



UNE PLYMOUTH, UN FONDATEUR ET DES HAMBURGERS...

« C'est comme si l'idée avait germé dans un esprit que Henry Ford aurait inspiré. »

Cette réplique est tirée du film *Le Fondateur* (*The Founder*), réalisé par John Lee Hancock en 2016 et sorti en 2017, film qui raconte le succès mondial de la chaîne de restaurants McDonald rendu possible par le dynamisme, mêlé d'une certaine dose de cupidité, du vendeur itinérant Ray Kroc. L'arrimage entre la création des McDonald et l'histoire de l'automobile n'est rien de moins que quadruple, le quatrième lien étant certes accessoire par rapport aux trois premiers, mais fort aguichant pour l'amateur de voitures anciennes.....

Les frères McDonald, avec l'éventuelle complicité de Kroc, adaptèrent le taylorisme pour la concoction expresse et en grand nombre de hamburgers... Le taylorisme, dans la foulée de la division du processus de production d'un bien, promulguait une organisation du travail fondée ainsi :

analyse voulue scientifique des procédés ; découverte et compréhension de tous les aspects des tâches afin d'optimiser la production rapide et en grande série d'un bien (ergonomie des postes de travail, quantification du temps accordé à chaque étape, etc.) ; salaires objectivement basés sur la performance des employés pour mieux les motiver.

Henry Ford père adapta le taylorisme, rebaptisé dès lors fordisme, ce qui mena à la première usine d'automobiles moderne, d'où la lumineuse réplique ci-dessus créant un premier lien direct entre la fabrication

de Ford et la préparation de hamburgers version McDonald...

Un deuxième lien émerge du fait que les frères McDonald, pour en arriver à leur tout premier établissement, décidèrent d'abandonner un type de restauration intimement lié à l'automobile, le drive-in, parce qu'ils l'estimaient trop lent quant au service, et trop lourd en matière de gestion de personnel. Un troisième lien dévie du précédent : ayant renoncé à la formule du drive-in, les McDonald ne retinrent pas plus celle du drive-through, qui aurait été essayée pour la première fois dans un restaurant du Missouri en 1947.

Enfin, le quatrième lien entre les vieilles automobiles et les premiers hamburgers version McDonald vient, on l'aura deviné, de la voiture conduite dans le film par Ray Kroc, une Plymouth Cranbrook Belvedere 2 portes 1953, qu'on voit beaucoup dans la première moitié du film. Elle pourrait paraître représentative du genre de voitures qui devaient être recherchées par les commis voyageurs de l'époque ; par contre, elle était dénuée de transmission automatique et de direction assistée, ce qui semblera, de nos jours, une drôle d'idée en regard de l'usage du véhicule...

En cours de visionnement, l'on aurait aimé, certes, qu'elle soit plus mise en valeur, plus photogénique et aussi éclatante que la Thunderbird de *Thelma & Louise* par exemple, mais elle s'incruste tout de même, et subtilement, dans le souvenir qu'on garde du film. La raison en est simple : rétroactivement, on pourrait la voir, avec peut-être



Le premier McDonald's à Fresno, Californie, dans les années 1950.

une fine dose d'affection, comme la « compagne » voire la « complice » de Kroc, fidèle bien que discrète, avant que son association avec les McDonald ne prenne son envol. Et si cette absence de « poésie de la vieille tôle lustrée » pourra décevoir certains, l'on se dira que la nuance et le réalisme y gagnent beaucoup au change... Du reste, cela semble d'autant plus significatif et fondé comme choix artistique quand l'on se rappelle l'importance que la voiture pouvait avoir pour un commis-voyageur de l'époque, une voiture qui devait bien montrer quelques traces d'usure !

De plus, la Plymouth de Kroc apparaît, dans plusieurs scènes, généreusement accompagnée de superbes américaines des années 1950, admirablement agencées et photographiées, notamment dans des stationnements de restaurants, voitures que les amateurs se feront un plaisir d'identifier !



Une Plymouth Cranbrook Belvedere 1953



Ray Kroc (Michael Keaton) dans sa Plymouth