

Le magazine de
l'Auto
Ancienne^{MD}

50^e



LA MEILLEURE REVUE DE VOITURES ANCIENNES
AU QUÉBEC DEPUIS 1974

FÉVRIER 2024



LA LASALLE CABRIOLET SÉRIE 50 1940



LA FORD
THUNDERBIRD 1965



LA FORD MUSTANG
MACH 1 1970



L'OLDSMOBILE 98
1984

EXPOS & ACTIVITÉS 2024



ÉTATS-UNIS

4 FÉVRIER

Melbourne. Exposition de voitures anciennes européennes. Infos : 321 427-8846

10 ET 11 FÉVRIER

West Palm Beach. Palm Beach Car Show. Infos : 561 790-5219

24 FÉVRIER

Cape Coral. Cape Coral Car Show. Infos : 239 549-5592

QUÉBEC

2 JUIN

Brunch 50^e du VAQ. **VAQ**
Auberge des Gallant, à SAINTE-MARTHE. Infos et réservations : Infos : 514 990-9111

8 JUIN

(date à confirmer) **VAQ**

Exposition de voitures anciennes à MERCIER. Voitures 25 ans et+ d'origine et modifiées. Infos : 514 990-9111

9 JUIN

Exposition de voitures anciennes à SAINT-AMABLE. Voitures 25 ans et+ d'origine et modifiées. **VAQ**
De 10 h - 16 h. Infos : 514 990-9111

15 ET 16 JUIN

Élégance à TROIS-RIVIÈRES. Exposition de voitures anciennes à L'Amphithéâtre Cogeco. **VAQ**
Infos : elegancetroisrivieres.com 819 695-3989

16 JUIN

Exposition de voitures anciennes à MASCOUCHE au parc du Grand-Coteau. Voitures 25 ans et+ d'origine et modifiées. **VAQ**
Infos : 514 594-7289

22 JUIN

Exposition de voitures anciennes à PINCOURT, au Parc Bellevue. Voitures 25 ans et + non modifiées. **VAQ**
Date de pluie : 23 juin
Infos : 438 499-1932

30 JUIN

Déjeuner sur l'herbe au PARC OUTREMONT. 1172 St-Viateur au coin de la rue Outremont. de 9h00 à 16h00. Date de pluie : 1er juillet. Voitures non modifiées d'avant 1975. Réservations non requises. Prix et trophées. **VAQ**
Infos : 514 824-6278

1^{ER} JUILLET

Défilé de voitures anciennes à ST-BRUNO-DE-MONTARVILLE. **VAQ**
Infos : 438 497-9427

6 JUILLET

Exposition de voitures anciennes à VILLE MONT-ROYAL, au parc Connaught sur la rue Graham. 9h00 à 16h00. Date de pluie : 7 juillet. Voitures non modifiées d'avant 1980. Réservations non requises. Prix et trophées. **VAQ**
Infos : 514 824-6278

13 ET 14 JUILLET

Concours d'élégance de FORT-CHAMBLY. Voitures de 25 ans et + d'origine et modifiées ; nouvelle formule (plus de détails prochainement sur autoexpo Chambly.ca) **VAQ**
Infos : 514 990-9111

21 JUILLET

Exposition de voitures anciennes à NOTRE-DAME-DE-L'ÎLE-PERROT, au Parc historique de la Pointe-du-Moulin. Voitures 25 ans et + non modifiées. Date de pluie : 28 juillet **VAQ**
Infos : 438 499-1932

26, 27 ET 28 JUILLET

GRANBY INTERNATIONAL. Exposition de voitures anciennes. **VAQ**
Infos : www.vadg.ca

3 AOÛT

Exposition de voitures anciennes à BAIE D'URFÉ. Voitures 25 ans et + non modifiées. **VAQ**
Date de pluie : 4 août
Infos : 438 499-1932

18 AOÛT

Exposition de voitures anciennes à BOUCHERVILLE. Voitures d'origine et modifiées. **VAQ**
Infos : 514 978-2036

25 AOÛT

Exposition de voitures anciennes à BLAINVILLE. Voitures d'origine et modifiées. **VAQ**
Infos : 514 594-7289

Liste non définitive. Certaines informations pourraient être ajoutées et modifiées.

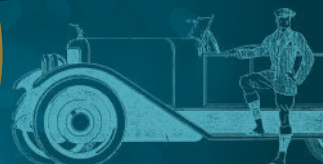
SUIVEZ L'ÉVOLUTION DU
CALENDRIER DE NOS
EXPOSITIONS SUR
VAQ.QC.CA

VAQ Activités organisées par Voitures Anciennes du Québec.

VAQ ne peut pas fournir d'informations pour les activités qu'il n'organise pas !

Célébrons

50^e



Dimanche **2 JUIN** 2024

Cher.es membres et ami.es de Voitures Anciennes du Québec, L'année 2024 est une année marquante pour le VAQ ; nous fêtons ses 50 ans !

Afin de célébrer cet événement tous ensemble, nous vous convions à un **brunch festif** et haut en couleur **LE 2 JUIN PROCHAIN À L'AUBERGE DES GALLANT** à Sainte-Marthe dans la Montagne de Rigaud.

L'établissement offre une table réputée et un magnifique panorama. Venez y déguster un excellent repas en bonne compagnie dans une atmosphère conviviale et chaleureuse.

En plus du repas, nous vous réservons quelques animations et un encaen le jour de l'événement.

N'hésitez pas à venir en voiture ancienne. Nous prévoyons une petite surprise pour ceux et celles qui viendraient dans une auto de 1974 ! L'auberge dispose d'un grand stationnement adjacent.

Vous pouvez réserver dès aujourd'hui votre place !

Rendez-vous sur notre site internet www.vaq.qc.ca :

- sur la page *activités*, choisissez *le Brunch des 50 ans du VAQ*
- ou en tant que membre VAQ, connectez-vous à votre compte en ligne, et sélectionnez *Mes événements* dans votre profil.

Ou par téléphone au **514 990 9111**

Le lundi et le mercredi

à partir de
11h30

**AUBERGE
DES GALLANT**

1171 Chemin Saint-Henri,
Sainte-Marthe, QC J0P 1W0

ENTRÉE
75 \$/pers.

comprend 1 verre
de mimosa et le repas.
Autres boissons en sus.

**RÉSERVATION
OBLIGATOIRE
PLACES LIMITÉES**

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.....Jean-Yves Gauthier (jygauthier13@gmail.com)
 Secrétaire-trésorier.....Michel Aubin (mic.aubin@outlook.com)
 Administrateurs.....Gilbert Bureau (gbureau@videotron.ca)
 Denis Legault (opassionauto@yahoo.ca)
 Léo Gravelle (leotbird@gmail.com)
 Patrick Saint-Pierre (psaint-pierre@groupe-monaco.ca)
 Pierre Grimard (grimard1@videotron.ca)
 Miguel Roy (mig.autosport@gmail.com)
 Corine Laurenti Javieze (info@canadagphistoric.com)
 Pierre St-Jean (lechasseur2@hotmail.com)

BUREAU DU VAQ

Coordonnatrice : Delphine Fouarge.....info@vaq.qc.ca / 514 990-9111
 Adjointe administrative : Valérie Rousseau.....comptabilite@vaq.qc.ca / 514 990-9111

COLLABORATEURS

Responsable voitures avant 1914Gilles Godbout
 Responsable voitures 1914-1939Gilbert Bureau
 Responsable des jugesMichel Aubin

REPRÉSENTANTS RÉGIONAUX

Bas-Saint-Laurent : René Falardeau.....418 775-1963
 Basses-Laurentides : Pierre Grimard514 594-7289
 Chaudière-Appalaches : Marc Bolduc.....418 338-3898
 Centre du Québec : Réjean Rheault819 806-7962
 Côte-Nord : Martin Houde.....418 296-4350
 Estrie : Michel Jodoin819 835-1203
 Gaspésie : Ronald Langlais418 368-1488
 Hautes-Laurentides : François Archambault819 430-3603
 Îles-de-la-Madeleine : Jacques Patenaude.....514 220-7339
 Joliette : Rita Landry450 394-4448
 Lac-Mégantic : Richard Fournier819 583-7519
 Lanaudière : Jean-Yves Picard450 589-7517
 Laval et Rive-Nord : Luc Champagne (lucchampagne13@videotron.ca).....514 945-1299
 Mauricie : Justin Brousseau819 374-9638
 Montréal : Jean-Yves Gauthier438 499-1932
 Nouveau-Brunswick : Bill Jarvis (studebaker@bellaliant.net).....506 855-6660
 Outaouais : Serge Pelletier819 923-8999
 Ontario : André Audette.....613 606-4647
 Québec : Robert Tremblay.....418 626-2469
 Saguenay-Lac-St-Jean : André-R. Gauthier418-591-0348
 Sorel : Paul Rousseau450 568-3468
 Valleyfield : Jean-Guy Lafontaine.....450 371-7376

HORS QUÉBEC

Belgique-Bruxelles : Édouard Victoor02-726-4408
 Cuba : Roberto Arocherobert2784plus@gmail.com / (53) 58-6861
 France : Eugène De Deurwaerdereug.amilcar@orange.fr
 France : Pierre Gravelgravel.not@wanadoo.fr
 Suisse : Louis Caillet21 845 58 68
 Dr. Vincent Pequignotvincentpequignot@me.com / 0041 792 664 539

LE MAGAZINE DE L'AUTO ANCIENNE EST PUBLIÉ 12 FOIS L'AN.

LE NOM L'AUTO ANCIENNE EST UNE MARQUE DE COMMERCE DUMENT ENREGISTRÉE.

Rédacteur en chef	Gilbert Bureau
Éditeur	Voitures Anciennes du Québec inc.
Conception graphique	Voitures Anciennes du Québec inc. / Delphine Fouarge
Impression	Héon & Nadeau, www.ihon.com
Adjoins à la rédaction	Philippe Baron, Charles Bertrand, Martin Canuel, François Dugal, Jacques Duval, André Fitzback, Guilhem Gaubert, Jean-Yves Gauthier, Alain Guilbeault, Frédéric Mardon, Jean-Marie Mercier, Alain Raymond, Pierre Roberge, Miguel Roy, Alexandre Schyns, Thomas Urban
Révision-correction	Martin Canuel, Luc Chartrand, Martial Demers, François Dugal, Léo Gravelle, Lyne St-Amour
Photographe	André Deschênes
Publicité	Luc Champagne 514 945-1299
Protection des renseignements	Delphine Fouarge/ confidentialite@vaq.qc.ca
ABONNEMENT	Canada : 74,95 \$ / an. • É.-U. : 127, 37\$ / an • Europe : 197,77 \$ / an Édition numérique : 44,95 \$ / an Prix non membre du numéro au Canada : 9,95 \$



Financé par le gouvernement du Canada - Funded by the Government of Canada.
 Envoi de publication : 40029062. # ISSN : 0829-4631. Si non livré, retournez à :

ADRESSE DU VAQ : 329, rue de Rouville, Beloeil (Québec) J3G 1X1
 Tél. : 514 990-9111 • 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

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-réponse 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.

50^e



DEVENEZ MEMBRE !



IL N'EST PAS NÉCESSAIRE DE POSSÉDER UNE AUTO ANCIENNE POUR FAIRE PARTIE DU CLUB VAQ.



Le magazine de
l'Auto Ancienne

Je choisis ma formule !



PAPIER

1 AN : **74,95 \$**
 2 ANS : **149,91 \$**
 3 ANS : **224,85 \$**



NUMÉRIQUE

1 AN : **44,95 \$**



PAPIER & NUMÉRIQUE

1 AN : **79,95 \$**
 2 ANS : **154,90 \$**
 3 ANS : **229,85 \$**

Frais supplémentaires pour des envois internationaux
 États-Unis : + **57,42 \$** | Europe : + **122,82 \$**

NOUVELLE ADHÉSION ET RENOUELEMENT

PAR TÉLÉPHONE
514 990-9111
 LUNDI et MERCREDI
 de 9h à 15h

SUR NOTRE SITE WEB
VAQ.QC.CA

Attention de bien choisir
 « je suis déjà membre »
 si c'est pour un renouvellement



- ✓ Je reçois **12 magazines** par an.
- ✓ Je peux publier **GRATUITEMENT** mon annonce dans la rubrique *Petites annonces* du magazine.

- ✓ Je peux participer **GRATUITEMENT** aux activités organisées par le VAQ.
- ✓ Je rejoins un grand réseau de passionnés, avec lesquels je pourrais échanger.



UN ÉTÉ MOCHE ET SANS BON SENS!



Les Québécois ont habituellement six mois de beau temps pour profiter de leurs voitures anciennes. Cette année, la saison estivale fut très courte pour nous, car pratiquement toutes les fins de semaine furent gâchées par la pluie.

Je suggère donc que le VAQ s'affilie à l'Antique Car Club de Floride le plus tôt possible afin que nous puissions bénéficier des gratifications du soleil qui, comme nous le savons, habite maintenant quelque part entre Miami et Key West. Notre cotisation annuelle passerait alors à 5 000 \$, ce qui nous permettrait de couvrir les dépenses inhérentes au transport de votre voiture et à celle de votre petite famille vers des lieux plus cléments.

Nous pourrions alors mettre sur « roues » 15 concours d'élégance annuels, ainsi que 120 expositions hebdomadaires. Il y aurait également une activité spéciale qui, une fois l'an, aurait lieu sous la pluie artificielle (fournie par les pompiers de la Floride) afin de nous remémorer le Québec de l'an 2023.

Un fonds de secours fourni par le Québec Vintage Car Club of Florida ferait parvenir des parapluies, des imperméables et des habits de scaphandrier aux malheureux propriétaires de voitures anciennes du Québec qui seraient demeurés sur place par manque d'argent.

Le nouveau sigle du VAQ/Floride serait alors une auto d'époque enchâssée dans un soleil d'or abrité sous un parapluie d'argent.

D'autres nous ont suggéré de nous affilier avec le club de voitures anciennes de Venise (Italie) où les rues remplies d'eau conviendraient parfaitement à nos us et coutumes québécoises. Le seul hic est que le VAQ ne compte que 5 Amphicar et que ces véhicules ont déjà été réservés pour les activités de l'an 2025!



LE VAQ DE DEMAIN C'EST VOUS!

Devenez bénévole

Depuis 1974, Les Voitures Anciennes du Québec repose presque entièrement sur le bénévolat. Il s'est construit, a grandi et a prospéré grâce aux gens qui ont donné de leur temps et de leur passion, à travers cinq décennies.

Contribuez au rayonnement du VAQ d'aujourd'hui et de demain, en rejoignant notre équipe - notre famille - de bénévoles.

Selon votre expérience, vos désirs et disponibilités, vous pouvez nous aider en vous impliquant de diverses façons : développement de projets, organisation d'événements, promotion du club, rédaction et correction de contenus...



Contactez **Delphine Fouarge**, coordonnatrice
514 990-9111 | info@vaq.qc.ca

L'actualité des passionnés de voitures anciennes

Suivez les actualités de votre club préféré et restez au courant de ce qui se passe dans le monde des voitures anciennes, que ce soit au Québec ou ailleurs.



**ABONNEZ-VOUS À
L'INFOLETTRE DU VAQ**

Inscrivez-vous
sur notre site
www.vaq.qc.ca





DENIS VALLÉE

MOT DU PRÉSIDENT

Le Grand sablier de la vie *Tempus fugit!*

Le temps qui passe, souvent trop vite, représente une des grandes vérités de l'existence sur laquelle nous n'avons aucune emprise. Quand on est jeune, on veut brûler les étapes et, quand on arrive à un âge respectable, on voudrait que le temps s'arrête. Avec les années qui s'écoulent, une à la fois, nos intérêts changent, notre réserve d'énergie diminue et, inexorablement, nous arrivons un jour à la fin du parcours, nous l'espérons, le plus tard possible évidemment.

Pour la majorité d'entre nous, la passion de la voiture ancienne ne se résume pas à la simple possession d'un véhicule d'époque, mais également à tous les à-côtés s'y rattachant. Faites l'exercice et vous constaterez que plusieurs amateurs de voitures anciennes sont aussi de fervents collectionneurs. Leurs collections peuvent être parfois très éclectiques, vastes, variées ou très spécialisées. Celles-ci sont généralement axées sur tout ce qui se rapproche de près ou de loin au monde de l'automobile: voitures miniatures, brochures de vente, beaux livres reliés, photos, accessoires d'auto, affiches de manufacturiers automobiles ou de compagnies pétrolières, mascottes de capot de voitures et j'en oublie sûrement.

Si je vous posais la question: «Qu'arrivera-t-il à votre voiture ancienne et à toutes vos collections advenant une maladie grave soudaine ou même lors d'un décès subit», que répondriez-vous? Certaines personnes possèdent des collections comportant 5, 10, 20 voitures et parfois même plus. Je suis convaincu, vu l'importante valeur monétaire de leur collection, qu'elles ont pris toutes les dispositions nécessaires en ce qui a trait à l'avenir de leur collection advenant un grave imprévu. Cependant, la majorité de nos lecteurs possèdent une ou deux voitures anciennes et possiblement une ou des collections de tous types. C'est à cette portion de notre lectorat que je m'adresse plus particulièrement en prenant la liberté d'énumérer quelques petits conseils ou suggestions qui me sont venus spontanément par suite du décès de certains de nos membres au cours des derniers mois.

- Établissez objectivement la juste valeur marchande de votre voiture et de tous vos items de collection.
- Faites le ménage dans tout ce que vous possédez, classez tous vos objets et disposez de ce qui ne représente plus d'intérêt pour vous. Vous récupérerez à la fois un peu d'espace et des sous.
- Mettez par écrit une description de tous vos items, de leur valeur et de l'endroit où ils se trouvent (garage, sous-sol, entrepôt, amis) et remettez une copie de ce document à votre conjoint(e) et à vos enfants, car, très souvent, ceux-ci n'ont pas la moindre idée de la valeur d'un modèle réduit très rare (Die-Cast) ou d'un ornement de capot (mascotte) d'une Pierce-Arrow.
- Dès aujourd'hui, prenez le temps de discuter avec eux de ce que vous aimeriez qu'il adienne de votre voiture et de vos collections, vous pourriez être fort surpris de leur réaction.
- Advenant un décès soudain, dites-leur de prendre le temps qu'il faut avant d'agir, car la surprise, la tristesse et la colère sont toujours de très mauvaises conseillères.
- Lorsque viendra le temps de vendre, dites-leur de placer une annonce, gratuitement, dans votre revue préférée, pour les aider à joindre le plus grand nombre possible d'acheteurs potentiels.
- Dans le cas d'une importante accumulation d'objets et de collections de toutes sortes, dites-leur d'organiser soit un encan ou encore une vente de garage, en prenant le temps de bien en faire la promotion pour attirer le plus grand nombre de personnes potentiellement intéressées. Ceci aidera vos successeurs et ayants droit à obtenir les meilleurs prix et donnera l'occasion à tous vos amis et connaissances, amateurs de voitures anciennes, de se rencontrer et de se dire à quel point vous étiez une personne exceptionnelle!

Bien entendu, ce ne sont que quelques conseils que je vais moi-même mettre en pratique dès maintenant. Mais le plus important par-dessus tout est d'y aller à votre rythme. Ne renoncez pas trop rapidement, sur un coup de tête, à toutes vos collections, allez-y plutôt de façon progressive. Toutes ces choses que vous avez accumulées durant des années vous ont procuré à la fois plaisir et satisfaction et c'est probablement encore le cas aujourd'hui. Cependant, le temps qui passe nous oblige à prendre certaines décisions et faire en sorte que celles-ci soient les moins douloureuses possibles. J'aimerais tout comme vous retourner le Grand sablier de la vie et revenir en arrière, mais que pouvons-nous y faire, *tempus fugit!*

PS: Merci à M Steve Moskowitz du AACA et M Claude Thibault du VAQ pour m'avoir inspiré ce texte.

CE MOIS-CI...



Le magazine de
**L'Auto
Ancienne**

FÉVRIER 2024

	ZONE VAQ	6
	Du rêve à la réalité!	14
'40	La LaSalle cabriolet série 50 1940	16
'50	La Kaiser Manhattan 1953	20
'60	La Ford Thunderbird 1965	24
	À tous les amoureux du temps passé	33
	Expo VAQ 2023 : Mont-Royal	34
	Thèmes automobiles en photos contexte – design – imagerie	36
'70	La Ford Mustang Mach 1 1970	38
	Expo VAQ 2023 : Coteau-du-lac	42
EURO-PEENNE	La Triumph Stag V8	44
'80	L'Oldsmobile 98 1984	48
	Nouvelle ancienne : Mercur XR4TI (1985-1989)	50
	Petites annonces	52



Voitures Anciennes du Québec



• Suivez-nous sur notre **PAGE** Facebook

• Rejoignez notre **GRUPE** Facebook

OUVERTURE
EN 2024



Des nouvelles du CENTRE de DOCUMENTATION DU VAQ

Au printemps dernier, je vous faisais part des travaux de mise en place des bibliothèques pour le centre de documentation. Dans notre dernière communication, nous en étions à trier et classer tous les documents que nous avons en inventaire, et un travail colossal a donc été fait depuis ce temps.

Tout est maintenant en place : les revues, les livres et les documents d'archives ont été placés sur les rayons des bibliothèques et la majorité des livres ont été indexés dans un système de consultation informatisé.

Certaines étapes sont encore nécessaires afin de rendre le centre de documentation fonctionnel, entre autres l'identification physique des catégories de documents pour en faciliter le repérage. Il nous faut aussi effectuer des tests du système de consultation sur notre site Web et établir une procédure de consultation sur place.

Le VAQ est le seul club à avoir un tel centre de documentation au Québec et possiblement au Canada.

Nous croyons pouvoir inaugurer le Centre de documentation du VAQ au mois de mai 2024. Nous voyons la lumière au bout du tunnel, il ne nous manque qu'une dernière petite poussée!

NOUS AVONS BESOIN DE VOS DONNS

Pour maintenir et développer le Centre de documentation du VAQ et surtout le rendre opérationnel, il faudra financer l'espace requis dans le local (qui représente un coût important), les étagères, les appuis-livres, les porte-revues, les boîtes d'insertion, les étiquettes de repérage, les photocopies et les tables de consultation.

En tant que membre vous contribuez activement au maintien des services du VAQ.

La mission du VAQ est de promouvoir la conservation du parc automobile québécois par le biais de l'édition du Magazine de l'Auto Ancienne et de l'organisation d'expositions de véhicules anciens sur le territoire québécois.

Le centre de documentation est un apport important à cette mission et vous serez fiers de contribuer à sa mise sur pied et à sa pérennité.

Des détails vous seront fournis lors de ma prochaine communication.

Pour faire
un don...

Contactez-nous le **lundi** ou le **mercredi**
entre 9h et 15h au **514 990-9111**

Ou envoyez-nous un chèque libellé au nom de
Voitures Anciennes du Québec.

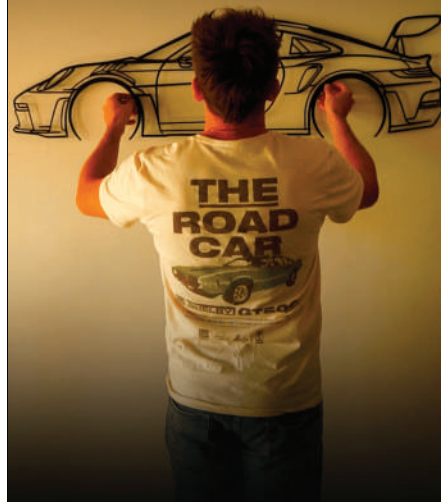
Merci pour votre générosité

Francine Boivin,
Responsable bénévole du Centre de documentation



SILHOUETTES MÉTALLIQUES

AUTOMOBILE
MOTO
BATEAU
AVION
LOGO



mapi-design.com



mapidesigncan@gmail.com



Tenter votre chance
de gagner la
silhouette que vous
souhaitez.



SCANNEZ-MOI



La Collection Automobile Demers Présentée par Currus Dreems

Publireportage

DELAHAYE TYPE 135 DROPHEAD COUPÉ 1948: La vedette inattendue de la marque pionnière Française

Si vous souhaitez en savoir plus sur une Delahaye, ce devrait être le Type 135! L'arrivée du Type 135 en 1934 a insufflé une nouvelle vie à la marque française. Au début des années 1930, bien que Delahaye fût une marque respectable et établie, les voitures qu'elle produisait étaient plutôt ordinaires. Cela a changé avec l'arrivée du Type 135.

Issu d'un modèle précédent appelé Superluxe, le Type 135 a marqué l'histoire de l'automobile en adaptant un moteur de camion à six cylindres à un châssis de voiture sportive. Delahaye a retrouvé sa renommée pour ses performances et son luxe. Capable de dépasser les 160 km/h, le Type 135 a remporté de nombreux succès en course, notamment aux 24 Heures du Mans en 1938.

En 1935, Delahaye a acquis le célèbre fabricant d'automobiles Delage. Certains spéculent que le prestige de la marque Delage a influencé la production subséquente de Delahaye. Soudainement, tous les meilleurs carrossiers d'Europe produisaient leur version du Type 135. Non seulement le modèle remportait des courses automobiles, mais il attirait également les regards dans les rues. Le Type 135 était "La" Delahaye.

La longévité du modèle est également remarquable. À l'exception d'une pause pendant la Seconde Guerre mondiale, sa production s'est poursuivie jusqu'aux années 1950. Aujourd'hui, sur les plus de 5000 Delahaye fabriquées de 1934 à 1952, environ 200 existent toujours, dont 90% sont des Type 135. Nous pensons que cela témoigne de l'importance de ce modèle.

Une Delahaye Type 135 de 1948 fait partie de la Collection Automobile Demers depuis plus de 30 ans. Elle a été entièrement restaurée, suivant la carrosserie d'origine de Pennock. Pennock, un carrossier des Pays-Bas, a habillé plusieurs châssis Delahaye de styles flamboyants caractérisés comme non-typiques du style néerlandais. Comme Pennock a produit des carrosseries personnalisées avec des détails et des mesures uniques, il est donc possible que celui-ci soit le seul exemplaire de son genre.

Relique des jours de gloire de l'ère classique de l'automobile, ce Type 135 mérite d'être préservé afin que les générations futures puissent admirer sa beauté. Pour en savoir plus sur la Collection Automobile Demers, visitez notre site web et suivez-nous sur les réseaux sociaux.



Crédit photo: Good Vision Prod

Visites guidées maintenant disponibles!

Une destination incontournable pour les passionnés de l'automobile, il est maintenant possible de visiter la Collection Automobile Demers. Plongez dans la riche histoire et les anecdotes fascinantes qui entourent ces trésors automobiles lors d'une visite guidée. En petit groupe semi-privé, le tour offre accès à une partie des plus beaux véhicules de La Collection.

Faits saillants:

- Admirez l'art et le savoir-faire d'une centaine de véhicules de La Collection
- Immergez-vous dans un univers où l'innovation, le design et la passion se rejoignent
- Emplacement: Thetford Mines
- Durée : Environ 2,5 à 3 heures
- Taille du groupe : Visites semi-privées pour une expérience ultime
- Options linguistiques : Visites disponibles en anglais et en français

Intéressés? Contactez-nous pour plus d'information sur nos tarifs et disponibilités:

www.currusdreems.com
418-814-9820
info@currusdreems.com

Les réservations sont faites directement avec Currus Dreems. Plages horaires sujettes aux changements. Le nom légal de chaque visiteur est requis avant la visite et votre identité sera vérifiée à l'entrée. Le paiement doit être fait à l'avance par transfert Interac, une facture vous sera émise. La photographie et prise de son ne sont pas permises lors des visites. Currus Dreems se réserve le droit à l'accès pour quelque raison que ce soit.

**Pour en savoir plus,
trouvez-nous sur:**

www.currusdreems.com
Instagram: @currusdreems
Facebook: Currus Dreems
TikTok: @currusdreems



UN CONCOURS d'écriture



*Nous vous invitons à participer à un concours
d'écriture et d'improvisation!*

Le sujet de cet article

LE VOYAGE IMAGINAIRE D'UNE FORD MODÈLE T QUI FAIT LE TOUR DU QUÉBEC EN 1925

La Ford modèle T, produite de 1908 à 1927, était la première voiture produite à grande échelle et abordable, ce qui en a fait un choix populaire pour les conducteurs de l'époque. Elle a été utilisée dans de nombreuses expéditions et voyages, contribuant à populariser l'automobile et à ouvrir de nouvelles possibilités de déplacement.

Cette saga d'une Ford T accomplissant le tour du Québec en 1925 pourrait être une histoire fascinante à explorer. Les récits de voyages en voiture à cette époque sont souvent empreints d'aventure et d'exploration, reflétant le passage d'une ère où les voyages motorisés de longue distance devenaient de plus en plus accessibles pour le grand public.

Le texte doit nous être envoyé par courriel uniquement, avant le 30 mars 2024. Il ne devra pas dépasser 600 mots. Nous nous chargeons des photos.

LE GAGNANT

La meilleure histoire sera publiée dans la revue du VAQ.

Il recevra un **ABONNEMENT GRATUIT D'UN AN
À LA REVUE NUMÉRIQUE**

Faites parvenir votre texte à : gbureau@videotron.ca

Bonne chance!



RÉSULTATS D'ENCANS RÉCENTS

Les prix indiqués sont en dollars américains.

Auburn Twelve Salon Speedster 1934	467 000 \$
Austin-Healey cabriolet 1959	81 200 \$
Bentley Tourer 1926	390 000 \$
Cadillac Phaeton 1927	120 000 \$
Chevrolet Impala décapotable 1958	137 750 \$
Chrysler Imperial Crown décapotable 1958	68 250 \$
Citroën Cabriolet Chapron 1965	291 000 \$
Cord Cabriolet 1931	280 000 \$
Duesenberg J Tourster 1931	1 710 000 \$
Ferrari 330 GT 1965	357 000 \$
Fiat Supersonic Ghia 1953	2 260 000 \$
Ford Woody Familiale 1948	50 400 \$
Ford Thunderbird H.T. 1963	18 900 \$
Ford Mustang Coupé 1965	28 245 \$
Jaguar E Type décapotable 1966	107 100 \$
Jaguar XK120 roadster 1954	151 200 \$
Mercedes-Benz 300SL Roadster 1957	1 050 000 \$
Mercedes-Benz Roadster 1935	1 655 000 \$
Oldsmobile Cutlass Supreme 1971	73 500 \$
Packard 400 1955	22 050 \$
Packard Twelve décapotable 1933	3 305 000 \$
Packard Berline Super-8 1935	53 500 \$
Pierce-Arrow décapotable 1930	291 000 \$
Plymouth Road Runner 1971	55 650 \$
Stutz DV-32 décapotable 1933	1 517 500 \$
Sunbeam Alpine 1964	24 150 \$
Triumph TR3A 1959	42 525 \$
Volvo 544 1960	9 250 \$
Volkswagen Microbus 1966	63 000 \$

CHEVROLET IMPALA DÉCAPOTABLE 1958 (137 750 \$)

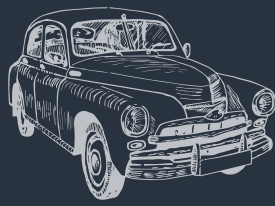


L'accordéoniste du VAQ nous a quittés.
Après une longue vie bien remplie, le sympathique Claude Beaugard nous a quittés sur un air d'accordéon! Il apporta de la joie et de la gaieté musicale à de nombreuses activités du VAQ. Son souvenir demeurera longtemps avec nous tous.

Si vous voulez l'entendre une dernière fois :
rechercher « Ville de Mont Royal
Parc Connaught » sur YouTube

Gilbert Bureau





QUIZ AUTO

PAR GILBERT BUREAU

- De quel matériau étaient fabriqués les châssis des Franklin d'avant 1929 ?
- Quelles voitures étaient équipées de tourne-disques 45 tours ? Nommez la compagnie et en quelle année.
- Quelle était la vitesse maximum permise dans les villes au Québec en 1903 ?
- En quelle année furent fabriqués les premiers camions Dodge en Ontario ?
- En quelle année sont apparus les premiers lave-glaces ?
- Quand furent produites la première et la dernière Packard ?
- Comment appelle-t-on la couleur pourpre/violette de Mopar des années 1970 ?
- La Marquette et la Viking furent fabriquées par quelle compagnie ?
- De quelle maladie Steve McQueen est-il décédé ?
- Quelles étaient les couleurs et les options de la première Corvette en 1953 ?
- Qui a dessiné la première Mustang ? Lee Iacocca, Gene Halderman ou Henry Ford III ?
- En quelle année sont apparus les phares scellés (sealed beams) ?
- En quelle année la compagnie Chevrolet a-t-elle produit son premier moteur refroidi à air ?
- La Flying Lady de la Rolls-Royce déploie ses ailes. Vrai ou faux ?
- Quelle a été la plus grosse transaction financière dans le monde de l'automobile américaine en 1928 ?
- Quelle fut la première profession de Jacques Duval ? Quel est son âge actuel ?
- Dans quelle ville ont été installés les premiers parcomètres ? En quelle année ?
- Quelle est la voiture américaine équipée du premier alternateur et en quelle année a-t-elle été construite ?
- Quelle voiture américaine pouvait atteindre le 0 à 60 mi/h le plus rapidement ? Nommez la marque, le modèle et l'année.
- Quelle fut la voiture la moins chère produite en Amérique ? En quelle année ?

RÉPONSES

1. En bois compressé - 2. Chrysler en 1960 - 3. 10 mi/h - 4. 1931 - 5. 1937 - 6. 1899 et 1958 - 7. Plum Crazy - 8. Buick Marquette et Oldsmobile Viking en 1930 - 9. Il fut empoisonné par les fibres d'amiante de ses combinaisons de course - 10. Une seule couleur : blanche. Deux seuls accessoires : une chaudière et une radio AM. 11. Gene Halderman - 12. En 1940 - 13. En 1923, mais ce fut un échec et toutes ces voitures subirent un rappel. 14. Faux : ce sont les pans de sa robe diaphane qui volent au vent - 15. L'achat de la compagnie Dodge par Walter Chrysler. 16. Annonceur de radio à CKCV-Québec et à CKVL-Montréal. Il est âgé de 89 ans. 17. Oklahoma City en 1935 - 18. Plymouth Valiant en 1960 - 19. La Chevrolet Impala SS 409 1962 en seulement 4 secondes ! 20. La Ford T Runabout 1925 : 260 \$.



SOGHU
SOCIÉTÉ DE GESTION DES HUILES USAGÉES

Recycler, c'est facile!

Rapportez vos produits
d'entretien mécanique usagés
dans un **point de dépôt**

N'oubliez pas de **bien les trier,**
ne pas les mélanger

Huile



Filtres



Glycol (antigel)



Contenants d'huile



Contenants de glycol



Contenants aérosol



Trouvez
un point de dépôt
près de chez vous!



POUR TOUS VOS VÉHICULES



PLUS QU'UN LUBRIFIANT, LA TECHNOLOGIE EN MOUVEMENTTM



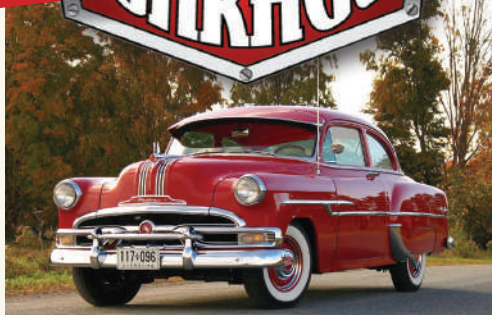
MÉCANIQUE GÉNÉRALE
DE VOITURES ANCIENNES



CONFIANCE
COMPÉTENCE
QUALITÉ



SERVICE
ESTHÉTIQUE
offert par
Guy Haché



819 471-6798 • info@fitzbackgarage.com

www.fitzbackgarage.com • Suivez-nous sur 





ÇA COULE ! OUI, MAIS D'OU ?

Aujourd'hui le sujet sera la fuite d'huile moteur entre la transmission et le moteur. Cette fuite très commune sur les voitures d'avant 1980 en agace plus d'un.

Pourquoi on la voit souvent, à presque la trouver normale ? C'est dû à la piètre conception d'étanchéité des ingénieurs de l'époque. Attention, les ingénieurs de l'époque du monde de l'automobile ont accompli des choses grandioses avec les techniques, désirs des clients et mode de la période. Mais sur ce coup-là, cela aurait pu être un petit peu mieux. Toutefois, chapeau à ces gens créatifs.

Le principe d'étanchéité très populaire du moment était d'utiliser un joint fait à partir d'une corde tressée qui incluait de l'amiante. Cette corde, en fait deux morceaux de corde, se plaçait dans une gorge et le vilebrequin s'appuyait dessus. Là où les cordes formaient un cercle autour du vilebrequin. Il n'y avait pas de joint en caoutchouc comme aujourd'hui (qui lui est efficace beaucoup plus longtemps).

Cette corde, une fois comprimée par le vilebrequin, pouvait avoir environ 1/4 de pouce de largeur. La pression du vilebrequin se répartit sur cette largeur, contrairement à un joint en caoutchouc qui, lui, touche le vilebrequin sur une largeur d'à peu près vingt-cinq millièmes (25/1 000). Vingt-cinq

millièmes (25/1 000) coupe mieux un film d'huile que 1/4 de pouce. Tout provient de cette différence et de quelques autres détails.

Quand il était neuf, ce joint fonctionnait bien, mais il venait qu'à s'écraser dans le fond de sa gorge. De plus, quand les coussinets du vilebrequin s'usaient, ils laissaient passer plus d'huile en tournant. Un peu comme le serpent qui se mange la queue, le problème devient évident.

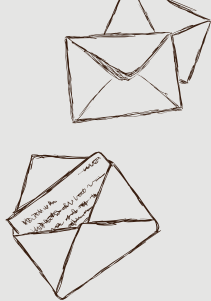
Il y a bien sûr une canalisation pour récupérer l'huile qui s'échappe des coussinets pour la retourner dans le carter, mais elle a ses limites. Elle est aussi conçue en fonction d'une fuite normale des coussinets. Quand les moteurs s'usent, les coussinets en laissent passer plus et c'est normal. Le joint en corde n'est pas très patient avec le déluge d'huile des moteurs usés, alors ça coule...

Il faut le remplacer. Mais n'allez pas penser que cette corde (qui ne coûte presque rien) est facile à changer. En fait oui, plutôt, mais juste pour une des deux demies, celle dans le capuchon du coussinet dans laquelle elle est logée. Pour l'autre, eh oui, celle qui fait

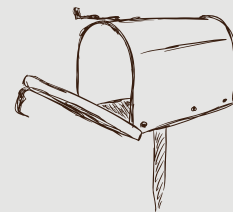
l'autre demie du vilebrequin, il faut retirer le vilebrequin et tout ce qui vient avec, car la gorge dans laquelle elle est logée fait partie du bloc moteur.

Ne demandez pas de soumission pour un remplacement de joint arrière, de même pour que n'importe quoi à faire réparer sur une voiture ancienne. Il y a des surprises à chaque fois. Dans ce cas, les surprises seront probablement le machinage de la surface de contact avec la corde (usée et oxydée), le machinage du vilebrequin en général et le remplacement des coussinets. Sans compter les autres surprises, ou « tant qu'à y être », comme le joint du convertisseur de couple pour les transmissions automatiques, ou l'embrayage pour les transmissions manuelles.

C'est possible de corriger cette fuite, mais elle est destinée à durer moins longtemps que les moteurs d'aujourd'hui. C'est normal, la conception d'aujourd'hui est de meilleure qualité. En revanche, si la corde est changée, mais que les fuites de coussinets sont au-delà des normes, votre réparation durera encore moins longtemps que prévu. Et n'oubliez pas, il y a les « tant qu'à y être », les « tant qu'à faire » et les « tant qu'à être là »...



Courrier des lecteurs



Partagez avec nous vos commentaires,
vos souvenirs et vos expériences.
Écrivez-nous à info@vaq.qc.ca ou par la poste à
329 rue Rouville, Belœil (Québec) J3G 1X1

de **MARTIN A. GENDRON**

Cher Gilbert,

Bonjour!

Comme je me trouve en attente de la terminaison de mon projet de restauration, je t'écris au nom de tous nos membres qui sont en quête d'une voiture ancienne à restaurer. Il se trouve que dans le garage où se déroule la remise en état de ma voiture, on peut admirer toute une collection de rêves brisés qui se meurt de trouver un nouveau foyer d'adoption.

De grosses Mercury Monterey décapotables, des Montclair, des Marquis, plusieurs Chevrolet et Pontiac de tous les modèles, des Corvaire hardtop et décapotables, des AMC, Rebel, Matador, « The Machine », une jolie Chrysler décapotable 1989, une Buick Riviera 1963 brillante de tous ses feux et une énorme Dodge Dart prête à transporter sa petite famille. Ce ne sont là que quelques-uns de ces beaux bolides en quête de vrais passionnés.

On y trouve également mon enfant chéri, cette Plymouth Barracuda décapotable bleu marine 1967 équipée du célèbre moteur Super Commando LA 273. Mon rêve en voie de réalisation!

Mentionnons ici que la sœur jumelle de cette voiture apparaissait dans le film Scènes de la vie conjugale d'Ingmar Bergman, tournée en Suède en 1973, un rôle à la mesure de cette admirable musclée.

Si vous, parmi les nombreux membres de ce club d'enthousiastes, êtes prêts à réaliser ce genre de rêve sur quatre roues, partagez-le avec d'autres! Car la joie de posséder une belle ancienne est communicative : elle inspire et entraîne les autres à vivre cette grande aventure rattachée à la réalisation d'un projet à nul autre pareil. Vivez votre rêve et ayez le courage de le mener à bon port.

Longue vie à toi Gilbert, ainsi qu'au VAQ qui célèbre ses 50 années d'indéfectible passion collective!

de **MICHEL BOUCHER**

Bonjour VAQ,

Félicitations pour votre fabuleux magazine mensuel que je dévore de la première chronique à la dernière. J'ai fait l'acquisition d'une Corvette 1984 qui, à ce qu'on m'a dit, était la première année de l'injection de carburant et j'espère ne pas m'être trompé à ce sujet. En bref, la voiture n'a pas roulé depuis 20 ans, je pensais lui faire une bonne vérification mécanique au printemps et je n'ai pas roulé avec de peur d'endommager quelque chose. Que pensez-vous de ma démarche ? Je possède aussi une VW Super Beetle 1974 et une Mustang 2002. Selon-vous, est-ce une bonne habitude de faire tourner le moteur pendant 10 minutes au début de chaque mois de l'année ? Merci de votre temps et de votre réponse à mes questions.

P.S. Je vous ai déniché deux nouveaux abonnés à la revue. Allez-y groupe et relevez le défi de trouver au moins un abonné par membre et notre club n'en sera que plus fort !

NDLR

Bonjour M. Boucher, À mon avis, il est impératif de faire vérifier votre Corvette avant utilisation afin qu'elle soit sécuritaire. Je ne démarre pas mes autos durant l'hiver, chargeur seulement afin de conserver la charge de batterie. Je me suis fait dire par un spécialiste il y a quelques années que ce n'est pas bon pour le moteur.

L'année modèle 1984 marque l'arrivée sur le marché de la Chevrolet Corvette de nouvelle génération C4. La production de la Corvette 1984 a débuté au cours des premiers mois de l'année 1983 à l'usine de Bowling Green au Kentucky. Notez cependant que l'injection de carburant Cross-Fire qui équipe votre voiture fut introduite en 1982 soit la dernière année modèle de la Corvette de génération précédente C3. Un membre de notre équipe vous a sans doute prodigué de précieux conseils concernant l'entretien et le remisage hivernal de votre voiture. La direction du VAQ vous remercie de votre intérêt pour Le Magazine de l'Auto Ancienne publié depuis 1974 et de votre support envers votre club. Nous espérons vivement que d'autres membres relèveront le défi que vous leur lancez !

de **EDDY ALAIN**

NOTRE PACKARD A 100 ANS !

Bonjour les amis,

Eh oui ! Le 13 août 1923, un dénommé Robert Cram Bacon, de la région de Boston, achetait cette Packard 1924 du concessionnaire Danker and Donohue.



La Packard nuptiale 1923.

Monique et moi en sommes les 4^e propriétaires depuis 40 ans. Elle était présente lors de notre mariage en 1981 (conduite par mon grand-père Odilon Falardeau), à celui de mes filles Évelyne (2016) et Sabrina (2018). Je suis allé chercher Monique et notre premier né Michaël (1986) avec la Packard à sa sortie de l'hôpital. Et certains amis ont même eu ce privilège lors de leurs mariages. Elle nous a transportés un peu partout, aussi loin que Rimouski, Chicoutimi, Montréal, Granby et même plus.

Quelques statistiques

- Il s'agit du 35^e exemplaire construit sur une production de 8 401 unités.
- Elle est la plus ancienne parmi les 47 Packard 1924 existantes.
- Il n'existe que 5 unités ayant la carrosserie coupé 4 passagers.
- Elle est la 473^e Packard la plus ancienne existante (connue) de 1899 à 1924.

Notez que ça demeure un objet qui ne prend pas la place de ceux que j'aime. Bref, si un jour vous avez le goût d'en savoir plus à ce sujet, un dîner spécial pourrait faire l'affaire pourvu que vous payiez la note!

Voilà ce que je voulais partager avec vous.



VOICI L'HISTOIRE DU PICK-UP F-150... DES ITALIENS !

scooter, mais comporte des pièces plus coûteuses pour un usage intensif. L'espace arrière permet d'installer une benne comme sur les pick-up, un fourgon fermé, ou encore un large siège formé à la manière d'une calèche. Cette version est en bois et permet de faire le taxi à travers les petites rues de l'Europe.

Le grand succès de ces petits véhicules permet à Piaggio de développer une gamme encore plus sérieuse. Ainsi, si l'idée reste la même, l'Ape reçoit à partir de 1956 une cabine en forme de bulle qui protège son conducteur. Le moteur passe à 175 cc et à ce moment, tous les Ape qui seront produits jusqu'à présent auront essentiellement le même type de cabine. À l'intérieur, on y retrouve un guidon de moto et un large siège. Ce véhicule reste un scooter dans sa conduite et ses commandes.

Aujourd'hui, Piaggio produit toujours ce véhicule qui reste imbattable pour les Italiens qui doivent amener leurs matériaux de construction au fond d'une ruelle médiévale ou seuls quelques vélos peuvent passer. Ce type de scooter à trois roues reste encore aujourd'hui le véhicule idéal pour les pays en développement. C'est entre autres le cas de l'Inde où on retrouve ces fameux taxis Rickshaw, ou « Tuk Tuk », qui par millions fourmillent à travers les rues de Mumbai.



Au Canada, nous avons reçu quelques exemplaires de ces Ape dans les années 60, la Police d'Ottawa entre autres en utilisait. Puis, en 1982, un importateur torontois a importé 80 exemplaires. Ils furent renommés ici Vespacar puisqu'en anglais, Ape se traduit par singe, ce qui n'est pas très flatteur pour ce petit véhicule mignon.

Chez Lambretta, la compagnie offrira elle aussi un trois roues du même type, le Lambro. Suivant

l'évolution de son concurrent, le Lambro passe du scooter tronqué à la petite cabine en forme de bulle à peu près en même temps que Piaggio. Fait intéressant, au milieu des années 60, la ville de Montréal achète une douzaine de Lambro pour entretenir les parcs. Ils seront équipés d'un grand réservoir d'eau à la place de la benne, pour arroser les plantes. Chez les Américains, la compagnie Cushman produira également sa version, le Truckster. On peut encore en voir circuler à New York où le petit véhicule est utilisé par les agents de stationnement. Ils n'ont pas la taille des F-150 certes, mais ces petits camions ont toujours leur place dans le cœur des Italiens aujourd'hui !

Chez Piaggio, on travaille dès 1946 sur une version commerciale de la Vespa. Le véhicule est offert dès 1947. Alors que Vespa se traduit par Guêpe en Italien, Piaggio choisi le mot « Ape » pour nommer son nouveau scooter commercial. Ape se traduit par Abeille, ce qui représente bien le produit.

Au tout début, Piaggio opte pour une configuration qui reprend tout le devant de la Vespa, mais coupé au plancher et connecté à un grand châssis où le moteur est au centre entre les deux roues arrière. Le moteur est repris du



7912, Boul. Provencher
Montréal (Québec)
H1R 2Y5

514 388-4888
info@scootart.com

scootart.com



**Spécialiste dans
la restauration
de scooters Vespa
et Lambretta
anciens.**

VENTE | PIÈCES | SERVICE

On rachète aussi
vos scooters anciens.



DU RÊVE À LA RÉALITÉ!

Des ancêtres sur quatre roues à la conquête du Québec

Le club de voitures anciennes HCCA (Horseless Carriage Club of America) était de passage au Québec l'été dernier. Pour la première fois de son histoire, en 86 ans, une tournée complète, s'est déroulée dans la région de Saint-Jean-sur-Richelieu, du 17 au 21 juillet 2023.

Ces passionnés de vraies anciennes s'y étaient donné tout un rendez-vous. Imaginez la scène... 41 superbes et rutilantes voitures du début des balbutiements de l'automobile, toutes de 1915 et moins, qui débarquent en ville! Toutes scintillantes, tels des bijoux, décapotables comme on les aime, équipées de roues de bois ou de broches et de capotes « manuelles ». Ces extraordinaires véhicules affriolants nous ont tout simplement émerveillés!

C'est avec quelques tours de manivelle que débute la symphonie de ces vétustes mécaniques. Au passage de ces « machines à voyager dans le temps », le ronronnement des moteurs de 1, 2, 4 et 6 cylindres nous a fait rêver à une époque lointaine maintenant révolue.

Le stationnement de l'hôtel s'était soudainement transformé en un véritable musée digne de ce nom. On pouvait y admirer une brochette très variée de beautés mobiles dont voici un aperçu : une petite Brush 1909, cinq Buick de 1908 à 1913, deux Cadillac dont une de 1907 et l'autre de

1913, une variété de Ford dont deux très rares modèles de 1904 et 1907, toute une panoplie de Ford modèle T des années 1909 à 1915, une étonnante Hudson 1913, une mignonne Overland 1915, deux extraordinaires Pierce-Arrow de 1910 et 1911, une très sympathique Renault 1913, deux magnifiques REO 1910 et 1913, une impressionnante Russell-Knight 1910 et une White 1913 qui nous en mettait plein la vue.

C'est sans surprise que nous avons attiré bien des regards de curiosité et d'émerveillement et par ce fait même, la nouvelle de notre présence s'est vite répandue dans la région de Saint-Jean-sur-Richelieu.

À mentionner que le club HCCA ne date pas d'hier. Celui-ci a été fondé en Californie le 4 juin 1937. Qu'il s'agisse des premières voitures à vapeur, à l'électricité ou à moteur à essence, construites ou produites avant le 1^{er} janvier 1916, toutes sont les bienvenues dans cette fraternité nostalgique. La mission première du club consiste à restaurer et à préserver de façon strictement authentique ces merveilleuses automobiles à nulles autres pareilles.

Certains participants avaient même apporté deux voitures, au cas où l'une d'elles tomberait en panne. Comme il fallait s'y attendre avec de tels véhicules, quelques-uns ont connu des problèmes mécaniques, mais grâce à un mécanicien-expert qui faisait partie du groupe, ainsi qu'à d'autres mais

d'expérience, tous ont repris leur chemin.

Pourquoi avoir choisi le Québec?

Ce beau projet a pris forme en juillet 2022 par la réception d'un appel en provenance d'un membre du Chapitre HCCA de la région du sud de l'Ontario. Étant moi-même membre du HCCA depuis plus d'une décennie, j'ai été invité à organiser cette activité annuelle qui aurait lieu ici même au Québec en 2023. Réalisant le grand intérêt que suscitait une telle activité, j'ai sans hésitation saisi l'opportunité qui frappait à ma porte. Depuis de nombreuses années, feuilletant la magnifique revue bimensuelle The Gazette du HCCA, j'observais ces superbes voitures et toutes les belles sorties auxquelles elles participaient, lesquelles me faisaient toujours rêver. C'est donc à la suite de cette demande que nous avons rapidement formé un petit comité avec ma conjointe et mon collègue Jean-René Laganière, président du club La Manivelle, un autre passionné de voitures anciennes.

Le choix de Saint-Jean-sur-Richelieu et de la Vallée du Richelieu nous apparaissait comme un endroit de prédilection par sa richesse en histoire, ses nombreux villages pittoresques, sa jolie rivière, ses ponts couverts, ses musées, ses routes charmantes, peu urbanisées, très sécuritaires et surtout moins escarpées!

Visite du presbytère et de l'église au secteur Vieux L'Acadie de Saint-Jean-sur-Richelieu.



Photo de famille de tous les participants, devant l'église de Noyan.



Membres venant du Kansas (É.-U.) passant le pont couvert de Saint-Armand (QC)



Heureux participants du Québec et très fiers de rouler en Ford T Speedster 1915!

L'hébergement demeurait cependant un très grand défi, car nous devons trouver un hôtel pouvant accueillir 41 camionnettes équipées de remorques et y loger une bonne centaine de participants. Il fallait également prévoir des lieux de restauration différents pour chacune des journées.

Après des mois de préparation, l'annonce de cette tournée a été publicisée vers le début de novembre 2022. Contre toute attente, à la mi-décembre nous avons déjà atteint le nombre maximum de réservations!

En résumé, 41 voitures inscrites au HCCA, ainsi que 108 participants dont 13 enfants avaient répondu à l'appel. Cette belle visite venait d'aussi loin que Vancouver, des Maritimes, de l'Ontario et du Québec. De plus, du côté américain, on dénotait des gens du Kansas, de la Géorgie, de l'Ohio, et de plusieurs états de la Nouvelle-Angleterre. Cela faisait quand même beaucoup de monde à la messe!

Bien au-delà des voitures présentes, le plus important était évidemment les équipages. L'aspect social de ce tour a été très enrichissant et sympathique. Pour plusieurs, il a permis de renouer avec d'anciennes connaissances et de se faire de nouveaux amis. De plus, pour de nombreux participants, c'était une première visite dans la Belle Province de Québec. Pour d'autres, ce fut également l'occasion de retrouvailles familiales. C'est ce qui nous a permis de comprendre pourquoi il y avait tant d'engouement au moment de l'inscription à

cette grande activité!

Chaque jour de la semaine, soit du lundi au vendredi inclusivement, nous avons pu sillonner les petites routes secondaires en couvrant une moyenne de 100 kilomètres par jour. Il est bien entendu que le parcours avait été prévu en fonction de haltes thématiques dont voici quelques exemples.

Dans la région des «Loyalists Day Eastern Township» en direction de Mystic, visite de l'incroyable grange Musée Walbridge, incluant une pause-café au célèbre restaurant l'Oeuf, puis à Stanbridge-East, la visite du musée Brome-Mississiquoi, suivi d'un dîner au superbe Vignoble Domaine du Ridge à Saint-Armand. De retour à Saint-Jean, tout en croisant les nombreuses croix de chemin et franchissant d'historiques ponts couverts, nous avons regagné l'hôtel en fin d'après-midi.

Les jours suivants avaient des thématiques orientées vers d'autres lieux historiques tels que celui de la saga des Patriotes (en direction de Saint-Denis-sur-Richelieu), les Acadiens (agrémenté d'un tour de bateau sur le Richelieu incluant une visite au presbytère du village de l'Acadie), la journée des forts militaires (Fort-Chambly et pause-café au charmant village de Noyan), ainsi que l'histoire du chemin de fer relié à Saint-Jean par la visite de l'Exporail à Saint-Constant. Au total, nous avons parcouru 500 kilomètres visant tous les points cardinaux à partir de Saint-Jean pour la découverte de cet intéressant patrimoine historique par le biais de nos charmantes petites routes campagnardes.

Il va sans dire que les soirées offraient un intéressant programme d'animation comme la visite d'un historien (Guy Thibault) qui est venu nous parler de l'histoire de l'automobilisme et des plaques d'immatriculation au Québec. Nous avons également eu le plaisir d'accueillir Madame Marie-Claude Guérinot

qui nous a entretenus de l'histoire de la mode entre 1900 et 1930 en nous présentant sa collection privée. Il en fut de même pour une modiste-chapelière (Suzanne Poissant) qui apporta d'intéressantes notes historiques à ce chapitre de la mode.

Pour ajouter un peu de piquant, tout au long de cette semaine, un encaissement silencieux au profit d'une fondation locale avait lieu à l'hôtel. Les gens ont beaucoup apprécié et plusieurs qui avaient misé juste, retourneront chez eux avec des lots fort intéressants.

Pour clôturer cette semaine mémorable, un souper banquet a eu lieu à l'Auberge Le National de Saint-Jean. Il s'agit d'un endroit tout à fait enchanteur et à caractère historique. Un succulent repas y fut servi, tandis qu'un grand collectionneur québécois (Alain Lafond) nous faisait la présentation de sa collection de gramophones dont les anciennes mélodies enchantèrent les convives.

Ce fut donc à cette même occasion que nous avons pu dire à tous nos participants et les remercier chaleureusement d'être venus au Québec en si grand nombre. Nous sommes très heureux de tous les commentaires reçus et nous sommes contents d'avoir pu réaliser cette grande œuvre! Nos amis du HCCA ont également réalisé qu'il existait un groupe important d'enthousiastes de véhicules très anciens au Québec.

Nous sommes victimes de notre propre succès, car le comité du HCCA nous a déjà demandé de récidiver afin de leur faire connaître d'autres belles régions du Québec.

Le rêve continue!

Merci à mon épouse Céline, à tous nos bénévoles amis et familles, ainsi qu'à Denis Gosselin du Club Ford modèle T du Québec, ainsi qu'au président fondateur du VAQ, Gilbert Bureau, pour leur soutien et leur appui moral.

Un gros merci également au sympathique photographe du VAQ, André Deschênes, qui nous a suivis tout au long de cette merveilleuse semaine.



Une magnifique Cadillac 1907 et son propriétaire, doyen du groupe.

'40



Propriétaire:
RICHARD DESCHÉNEAUX
Thetford Mines, QC

LA **LASALLE** CABRIOLET SÉRIE 50 **1940**

Partie trop tôt





HISTOIRE DE LA MARQUE LASALLE

Fabriquée aux États-Unis de 1927 à 1940 | Cadillac Motor Car Co, Détroit, Michigan.

La LaSalle de 1940 est une automobile classique qui respire l'élégance, le luxe et la sophistication. Faisant partie de la prestigieuse gamme Cadillac, la marque LaSalle incarne la quintessence du design automobile américain et du savoir-faire de l'époque. Son esthétique intemporelle et son souci du détail en font une référence parmi les voitures anciennes.

Le design extérieur de cette jolie voiture, met en valeur les lignes épurées et les courbes gracieuses synonymes du style Art Déco de l'époque. La calandre chromée proéminente, flanquée de phares profilés et ornée de l'emblème LaSalle, ajoute une touche de grandeur au carénage avant. Le capot allongé et les ailes sculptées renforcent encore sa présence distinguée, tandis que la ligne de toit élancée se rétrécit gracieusement et avec élégance vers l'arrière, culminant en un design très épuré.

Entrez dans la LaSalle 1940 et vous serez accueilli par un habitacle qui respire l'opulence et le raffinement. L'intérieur est aménagé avec goût avec des matériaux luxueux, tels que des tissus et des cuirs moelleux, des boiseries fines et des enjoliveurs de métal poli. Les sièges sont conçus pour le confort et peuvent accueillir un petit groupe de passagers avec suffisamment d'espace pour les jambes et la tête. Cette jolie voiture est d'un équilibre esthétique parfaitement bien conçu.

La nouvelle LaSalle était une marque compagne de Cadillac. Comme Cadillac, qui porte le nom d'Antoine de La Mothe Cadillac, le nom de la marque LaSalle était basé sur celui d'un autre explorateur français : René-Robert Cavelier, Sieur de LaSalle. La LaSalle a comblé une lacune dans la stratégie de segmentation marketing de la General Motors, à un prix supérieur à celui des Buick mais inférieur à celui des Cadillac.

L'arrivée sur le marché de la marque LaSalle a été la réponse de la division Cadillac à l'alarme sonnée par l'éventualité d'une grave crise financière à une époque où plusieurs

constructeurs de voitures de luxe frôlaient la faillite. La première LaSalle fut présentée au public en 1927 et fabriquée jusqu'en 1940. Elle était en fait une Cadillac de bas de gamme plus courte et de style moins cossu, vendue à un prix moindre pour justifier son existence. De 1937 à 1940, elle partageait les mêmes composants mécaniques que la Cadillac.

Lancée comme colistière plus petite et moins chère que sa luxueuse cousine, la voiture LaSalle a été entièrement conçue par le célèbre styliste de General Motors, Harley J. Earl - une pratique très inhabituelle pour l'époque. Contrairement aux « modèles bon marché » de d'autres fabricants, la voiture LaSalle a été entièrement fabriquée selon les normes Cadillac, bien que l'empattement de la voiture LaSalle était 7 pouces plus court et qu'à 2 495 \$, une berline LaSalle coûtait environ 700 \$ moins cher. Le moteur de la voiture LaSalle était un V8 d'une cylindrée de 5 litres. Verre de sécurité et chromage étaient quelques-unes des innovations que LaSalle partageait avec Cadillac en 1929. La taille de la motorisation LaSalle augmenta régulièrement : d'abord à 5,4 litres, puis à 5,6 litres, avec une nouvelle augmentation à 5,8 litres en 1930. Tout le concept des voitures LaSalle a été modifié en 1934 - bien que la voiture LaSalle ait été le cobaye des carrosseries en acier à tourelle qui seront utilisées en 1935 par toutes les divisions GM à l'exception de Buick. Mentionnons cependant que la LaSalle a été dépréciée à d'autres égards, avec un moteur 8 cylindres en ligne de 4,2 litres utilisé dans les plus grosses Oldsmobile. Le prix de la LaSalle était alors de 1 595 \$. Un retour a été fait au V8 traditionnel en 1937, les voitures LaSalle partageant des carrosseries avec Oldsmobile et les Buick haut de gamme, le prix de la voiture LaSalle a de nouveau été réduit à 1 205 \$. La voiture LaSalle a été évincée du marché par les prix des plus bas des modèles Cadillac. Les voitures LaSalle de 1940 étaient aussi bonnes que leurs prédécesseurs mais



à 1 446 \$ contre 1 752 \$ pour une Cadillac, il n'y avait presque plus de place pour la marque LaSalle. En 1940, le V8 LaSalle de 322 pouces cubes délivrait 130 chevaux, tandis que celui de la Cadillac était de 346 pouces cubes et de 135 chevaux. La LaSalle reposait sur une plateforme à empattement de 123 pouces avec des phares uniques intégrés dans des nacelles sur les passerelles des ailes avant, des ailes arrondies, trois prises d'air latérales chromées sur le capot et des feux arrière de type « balle ». Les marchepieds avaient perdu leur attrait au début des années 1940 et plusieurs entreprises ont introduit de nouveaux modèles qui les ont complètement supprimés.

Les modèles LaSalle pour 1940 comprenaient la série 50 (40-50) et la série 52 (40-52). La série 50 portait les carrosseries à flancs arrondis de l'année modèle 1939, tandis que la gamme spéciale de la série 52, plus chère, portait des conceptions ultra-modernes offrant une caisse plus large et plus basse avec un pare-brise incliné, une lunette arrière incurvée et des lignes de carrosserie plus lisses.

LaSalle a produit 10 382 exemplaires de la série 40-50 et 13 751 de la série 40-52. Les carrosseries de la série 40-50 comprenaient un coupé, un coupé décapotable, une berline de tourisme à 2 et 4 portes et une berline décapotable avec des prix allant de 1 240 \$ à 1 800 \$. Les styles de carrosserie des séries 40 à 52 comprenaient un coupé, une berline de tourisme, une berline décapotable et un coupé décapotable avec des prix de 1 380 \$ à 1 900 \$.

Les modèles LaSalle et Cadillac étaient devenus très similaires en 1940, la dernière année de production de LaSalle, et la LaSalle représentait une valeur incroyable, se vendant beaucoup moins chère que sa sœur plus prestigieuse, avec le coupé cabriolet 40-50 près de 30% de moins que la version 62 de la série Cadillac. Malgré la production de plus de 24 000 LaSalle en 1940, ce sera le chant du cygne de la vénérable marque.



CE QU'EN DISAIT UN JOURNALISTE QUÉBÉCOIS DE LA REVUE L'AUTOMOBILE EN 1940

Il est difficile de penser à la LaSalle sans penser à la Cadillac. Les deux voitures se ressemblent en effet beaucoup, elles sont même sensiblement semblables pour les modèles 50 et 52 de Cadillac. De sorte que ce que l'on a dit pour l'une vaut presque toujours pour l'autre. Les constructeurs de la LaSalle, pour résumer en une seule démonstration toutes les qualités de ces voitures, rappellent qu'en partant du point d'arrêt, elles peuvent atteindre une vitesse de 55 milles à l'heure en 5 secondes, et 80 milles à l'heure en 15 secondes seulement. Rien ne peut en effet mieux démontrer en un seul coup, la souple puissance du moteur, l'aisance de l'embrayage et des changements de vitesse ainsi que la robustesse exceptionnelle de toutes les composantes mécaniques. Cette année, le moteur n'a pas eu besoin de grandes modifications. On s'est contenté d'augmenter sa puissance au frein de 5 cv, ce qui lui en donne donc 130 à 3 400 tr/mn. Cet accroissement est dû au nouveau carburateur Carter muni de gicleurs de forme nouvelle qui réduisent sensiblement la consommation d'essence. Ce carburateur possède également une pompe d'accélération plus efficace, ainsi qu'une prise d'air qui prévient les « bouchons de vapeur » (vapor locks). En outre la tubulure d'admission qui rendait parfois les départs ardu par temps froid ou humide parce qu'elle était dans l'axe même du moteur et que l'essence condensée par le froid coulait dans les cylindres d'en arrière, est maintenant parallèle au sol. C'est donc un grave problème de moins. La suspension excellente déjà, a encore été améliorée. Les ressorts arrière, qui se distinguaient des autres en ce qu'ils sont munis d'inter-lames en tissu imprégné de paraffine, ce qui dispense de toute espèce de graissage, ont encore été allongés donc assouplis. Un double stabilisateur à torsion par tringlerie croisée assure l'alignement de l'arrière à toutes les allures et particulièrement dans les mauvais chemins.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 1940



Notons ici les changements suivants : vitre sécurité, embrayage Synchronmesh à disque unique et un levier de changement de vitesse à la colonne. Des freins hydrauliques sur toutes les roues fournissent une puissance de freinage accrue.

En outre de ces améliorations, la marque LaSalle tout comme Cadillac d'ailleurs, lance aussi quelques nouveautés dont l'une, au moins, est d'importance. C'est un nouveau mécanisme de direction à vis sans fin, comme les autres, sauf que la vis, au lieu de tourner dans le pas de vis d'un secteur ou bien dans la cannelure d'un double rouleau, tourne dans un écrou dont le pas est constitué par une chaîne de billes. Une autre nouveauté est la dynamo ventilée par un éventail montée derrière la poulie et qui fait circuler de l'air frais autour de l'armature. À noter que cette dynamo est isolée à la nouvelle soie de verre. Somme toute, on peut facilement dire que cette année, la nouvelle LaSalle nous en met plein la vue autant de par son style très moderne que par ses nouveautés techniques à la fine pointe du progrès.



Dans son dernier numéro de 1939, le magazine L'automobile retarde l'impression puisqu'il insère une section spéciale sur le parc automobile disponible aux automobilistes de l'époque. Un guide de l'auto d'une quarantaine de pages, 27 ans avant le premier de Jacques Duval. Le rédacteur en chef et fondateur, Séraphin Vachon, glane des manufacturiers toutes les spécifications techniques des 51 véhicules offerts sur le marché québécois. Et chaque modèle est accompagné de ses innovations et une appréciation.

Évidemment, l'auteur n'a pas fait d'essais routiers mais on lui a offert quelques randonnées d'évaluation

Les innovations de l'heure

Alors que le second grand conflit s'amorce, l'heure est à la nouvelle boîte hydraulique, précurseur de l'automatique : Oldsmobile innove mais Chrysler présente ce qui deviendra le convertisseur de couple. Un fait demeure, une pédale au plancher vient de disparaître.

Coupés, berlines ou limousines, toutes les voitures sont de pleine grandeur avec une carrosserie boulonnée sur un cadre en échelle. Sauf pour Studebaker, un lointain précurseur du châssis monocoque. Plusieurs véhicules ont des portes arrière suicide (qui ouvrent dans le sens contraire). Le pare-brise est encore composé de deux pièces -sauf la Lincoln Zephyr -mais la vitre de sécurité fait son apparition. C'est l'arrivée du phare scellé. La Pontiac procure assez d'espace pour quatre passagers à l'avant et l'arrière de la Hudson se convertit en lit!

Côté technologie, la mécanique de base s'améliore : apparition de la direction vis et galet, antigel pour le radiateur, canalisation de la ventilation, soupapes en tête, étrangleur automatique, tringlerie d'essuie-glaces, double piston pour les freins, dynamo isolée et ventilée, commandes au volant, etc.

Les groupes propulseurs

Le seul 4 cylindres est celui du Bantam alors que les autres passent du 6 au 8 en ligne jusqu'au 8, 12 et 16 pistons en V! On ne parle que de propulsion : une boîte manuelle à trois rapports, un arbre de couche, un différentiel, dont les engrenages sont plus fluides. Curieusement, des marques comme

Nash, Hudson et Studebaker proposent des nouveautés alors que les GM et Ford demeurent conservateurs.

Des noms immortels

Quand on fait la revue des noms des modèles, on se croit dans les années 70 ou 90, tellement rien n'a changé. Les Buick sont des Century, Roadmaster et Limited. Il y a un Cadillac 60, des Chrysler New Yorker et Imperial, l'Oldsmobile Custom, la Lincoln Continental. Mais aussi des marques qui vont mourir : Packard, LaSalle, McLaughlin, Plymouth, DeSoto, Willys et Bantam qui vont devenir Jeep.

Les prix

Il faut une certaine aisance pour se procurer une voiture en 1940. Ford et Plymouth se battent pour le modèle le moins dispendieux à 880 \$ alors que la Continental exige un déboursé ronflant de 4 334 \$ que seule la Cadillac 90 (V16 de 185 chevaux et 324 livres de couple) égale. Le camion Chevrolet quart de tonne se prend à 720 \$.

Un nouvel organisme, le comité paritaire, s'occupe de régulariser tarifs et salaires. Ainsi, un garage demande un tarif horaire maximum de 1,25 l'heure alors que le mécano de première classe reçoit 60 sous de l'heure et l'homme de service à peine 15 cents ! La semaine est de 40 à 54 heures. Ceux dont le salaire est saisi ont leurs noms et adresses publiés dans « L'Automobile (Loi Lacombe). »

Le nouveau gouvernement libéral de Godbout qui défait Duplessis décide de combattre l'hiver en épandant du sel sur nos routes. Le coût du pétrole est sous les 4 sous du litre et un jeu de pointes pour faire la mise au point d'un moteur vaut 19 cents.

Production des différentes marques en 1940 (Par ordre décroissant) :

Chevrolet	764 616	Hudson	87 915
Ford	541 896	Mercury	81 128
Plymouth	423 155	DeSoto	65 467
Buick	278 784	Nash	62 181
Pontiac	217 001	LaSalle	24 130
Dodge	195 505	Lincoln	21 765
Oldsmobile	195 505	Willys	21 418
Studebaker	107 185	Cadillac	13 043
Packard	98 020	Graham	2 000
Chrysler	92 419	Crosley	1 300

'50



LA KAISER MANHATTAN 1953

Un beau défi contre les trois grands



Propriétaire:
SYLVIO VEILLEUX
Saint-Georges de Beauce, QC



UN BRIN D'HISTOIRE

Henry J. Kaiser (1882-1967) est ce que nos cousins de l'hexagone appellent un « succès story ». Né à Sprout Brook dans l'État de New York, ce fils d'émigrants allemands illustre de façon éloquente le mythe du rêve américain.

1906 ♦ il s'installe sur la côte ouest, dans l'État de Washington. Il met sur pied une compagnie de construction de travaux publics.

1931 ♦ il est l'un des principaux contracteurs du *Hoover Dam*, le célèbre barrage sur la rivière Colorado.

1935 ♦ fonde **Kaiser Shipyards**, regroupant six chantiers navals de la côte ouest.

1942 ♦ met au point la méthode de production en grande série pour la construction navale. Les célèbres **Liberty Ships** seront construits en moins de 40 jours et deviendront le standard de la marine marchande pendant la guerre.

1945 ♦ il rencontre Joseph W. Frazer, qui est le PDG du fabricant automobile **Graham-Paige**, avec qui il décide de fonder une compagnie automobile; **Kaiser-Frazer Corporation** est incorporée le 25 juillet. Kaiser en sera le COB - *Chairman of the Board*, tandis que Frazer deviendra le CEO - *Chief Executive Officer*. Il y aura deux marques distinctes, **Kaiser** et **Frazer**.

1947 ♦ les premières autos Kaiser et Frazer sortent des chaînes de montage de l'usine de Willow Run, au Michigan, achetée du « War Assets Department » du gouvernement américain. Cette usine, la plus grande au monde, avait été construite pour fabriquer les bombardiers **Consolidated B-24 Liberator**, sous la direction de Ford.

1951 ♦ comme il y a mésentente avec son associé Frazer, il rachète sa participation et renomme la compagnie **Kaiser Motors Corporation**. Il veut une auto d'entrée de gamme, ce sera la compacte Henry J, nommée de son prénom, sans fausse modestie.

1953 ♦ Kaiser prend une décision d'affaires cruciale : il achète la compagnie Willys-Overland, qui fabrique un véhicule prometteur, le Jeep. La compagnie est tout de suite renommée **Kaiser-Willys Corporation**.

1954 ♦ il met sur pied une filiale en Argentine, IKA - **Industrias Kaiser Argentina**, qui sera éventuellement revendue à **Renault**.



1955 ♦ la compagnie cesse de produire des autos et l'usine de Willow Run est vendue à GM. La compagnie va se concentrer sur la production des véhicules 4x4 Jeep à l'usine **Willys de Toledo**, en Ohio : sage et rémunératrice décision.

1963 ♦ la compagnie change encore de nom pour devenir la **Kaiser Jeep Corporation**.

1967 ♦ il meurt à Honolulu, à l'âge de 85 ans. Son fils Edgar prend la tête de Kaiser Corporation.

1970 ♦ **AMC** achète **Kaiser Jeep** et Kaiser se retire de la production automobile.

Dès la fin de la guerre, la demande pour les automobiles est très forte en Amérique du Nord. Tous les constructeurs se dépêchent pour sortir des boules à mites les chaînes de montage des modèles 1942. Mais Kaiser-Frazer, qui n'a rien produit avant, réussit le tour de force de présenter au public nord-américain, dès 1947, les premières nouvelles autos de l'après-guerre, soit les séries F47 de Frazer et K100 de Kaiser. Elles inaugureront également le nouveau style automobile typique de l'après-guerre, que l'on nommera « flow lines », à cause de ses lignes tout en rondeur. Dès 1948, la marque Packard se convertira à cette esthétique.

Les deux marques, Frazer et Kaiser, ont un autre trait commun, elles partagent le même moteur, un L6 de 226 pc / 3,7 L, fourni par un motoriste de renom : Continental Motors. Existant depuis 1902, Continental a fabriqué

des moteurs pour toutes les utilisations possibles : automobile, aviation, camions, marine, domaine militaire, moteurs stationnaires, etc.

Dans le domaine automobile seulement, les moteurs Continental se sont retrouvés sous le capot de plus de 100 marques indépendantes différentes. De plus, Continental a acheté, en 1932, un constructeur qui lui devait beaucoup d'argent, DeVaux-Hall, pour le renommer Continental-DeVaux. Dès 1933, le nom change pour Continental Automobile Company, une filiale à part entière de Continental Motors Inc.

Le moteur 226 pc / 3,7 L sera l'unique motorisation de toutes les Kaiser-Frazer, de 1947 à 1955. À part Kaiser-Frazer, le moteur a été utilisé dans les taxis de marque Checker, où il était apprécié pour sa robustesse et sa longévité. En effet, il n'était pas rare de voir ces moteurs passer sans coup férir la barre des 350 000 miles (563 000 km) sans avoir besoin de révision. Il ne consomme pas d'huile et les bougies ne s'encrassent pas ; cela en dit long sur la qualité de conception et de fabrication de Continental.



Dans les Kaiser-Frazer, le « 226 » a connu une évolution de la puissance :

Année	Puissance cv/tr/m	Couple lb/p@tr/m
1947	100@3600	180@1800
1949	112@3600	190@1800
1951	115@3650	190@1800
1953	118@3650	190@1800

La marque Frazer n'aura vécu que de 1947 à 1951. Quant à Kaiser, la première génération des K100 ira de 1947 à 1951 également. La deuxième génération des K500 vivra de 1952 à 1955, année de la cessation des activités automobiles de Kaiser. Pour cette deuxième génération, Kaiser fait appel au réputé styliste Howard *Dutch* Darrin.

Il y a d'abord les indispensables ailerons et l'abondance de chrome, typiques du style « Jet Age », caractérisé par un avion à réaction stylisé qui orne le capot. Ces Kaiser se distinguent aussi par la ligne supérieure du pare-brise et la lunette arrière légèrement incurvée au centre. Il ne faut pas oublier non plus le tableau de bord recouvert de bambou !

Je me permets de souligner au passage un type de carrosserie extrêmement novateur de cette série K500, celle du modèle Traveler. Pour la première fois de l'histoire de l'automobile, il y a un hayon qui dégage le coffre arrière. Quant au plancher du coffre, il glisse sur des charnières et sort pour permettre un chargement facile des bagages. Cet agencement est des plus pratique pour celui qui exerce un métier typique de cette époque, soit le vendeur itinérant, appelé *Travelling Salesman* en anglais.

Les Kaiser de l'année modèle 1953 se déclinent en quatre séries :

K531 DELUXE - ENTRÉE DE GAMME

Une petite barre chromée a été ajoutée au-dessus de l'aileron arrière. Le cercle de phares avant a été augmenté pour avoir une

allure « paupière ». Les enjoliveurs de roues sont plus petits. Le nom « Deluxe » a été ajouté sur l'aile avant.

#Modèle	Carrosserie	Portes	Prix*	Exempl.
K5311	Sedan	4	2 513	5 069
K5314	Sedan	2	2 459	1 227
K5315	Traveller Utility	4	3 315	946

K532 MANHATTAN - MILIEU DE GAMME

Une large bande chromée orne le bas de la caisse, cette barre continue sur les arches de roues arrière. Les enjoliveurs sont de pleine grandeur. Le nom « Kaiser Manhattan » est inscrit sur la partie haute des ailes avant, près de la portière. Une moulure chromée en « V » stylisé court sous les fenêtres des portes avant et arrière.

#Modèle	Carrosserie	Portes	Prix*	Exempl.
K5321	Sedan	4	2 650	18 603
K5324	Club Sedan	2	2 597	2 342
K5325	Traveller Utility	4	3 375	0

K530 DRAGON - HAUT DE GAMME

Version toute garnie avec toutes les options, incluant toutes les options du « Group 100 Option Package » avec, entre autres, la transmission automatique Hydra-Matic et le verre teinté E-Z Eye.

#Modèle	Carrosserie	Portes	Prix*	Exempl.
K5301	Sedan	4	3 924 \$	1 277

K538 CAROLINA MODÈLE DE BASE (STRIPPER)

introduit à la mi-année, le 20 mars 1953

#Modèle	Carrosserie	Portes	Prix*	Exempl.
K5381	Sedan	4	3 185	1136
K5384	Club Sedan	2	3 135	308
				Total : 29 631

Que serait une auto américaine sans la liste des options ? L'automobiliste peut les commander à l'unité ou par groupe, voici les principales :

À l'unité

- Transmission automatique *Hydra-Matic* de GM (de série sur le modèle Dragon)
- 4^e rapport surmultiplié pour les transmissions manuelles
- Radio AM à 8 lampes
- Chauffe-essuie et désembueur de lunette avant
- Climatisation
- Phares antibrouillard et feu de recherche (*spotlight*)
- Roues à rayons (*Wire Wheels*)
- Enjoliveurs pleine grandeur

En groupe

AG-31

Échappement chromé, clignotant, filtre à air à bain d'huile.

AG-32

Rétroviseur jour-nuit, allume cigare arrière, essuie-glace électrique, horloge électrique, volant Deluxe et autres.

AG-39

Allume-cigarette avant, cendrier arrière double, klaxon double, pare-soleil avant droit.

100

Standard dans le modèle Dragon : tout le groupe AG-32, plus verre teinté *E-Z Eye*, pneus à flancs blancs, haut-parleur arrière, tapis deluxe, lave-glace, ornement de capot et médaillons plaqués or.

1953 marque un tournant pour la marque Kaiser : l'achat de Wyllis-Overland, les fabricants de la marque Jeep. La compagnie se nomme maintenant Kaiser-Wyllis Corporation. Le siège social de la nouvelle entité se déplace de Willow Run à Toledo, en Ohio, là où sont fabriqués les Jeep.

Il ne reste que deux ans d'existence à la marque Kaiser, car 1954 sera la dernière année réelle de production, les modèles de 1955 ne seront que les invendus de 1954. Les petits fabricants n'ont pas la force et le



poids industriel pour faire face aux Trois Grands, soit GM, Ford et Chrysler. Les indépendants qui ont survécu à la 2^e Guerre mondiale vont tous disparaître tour à tour. Après Frazer et Kaiser suivront Packard, Willys, Overland, Nash et Studebaker qui fermera la marche en 1966.

Mais, envers et contre tous, les Kaiser K500 de deuxième génération ont un charme unique, un style à nul autre pareil et une prestance assurée. L'exubérance des années d'après-guerre, les teintes de peintures contrastantes, les chromes, les ailerons en tous genres marquent une époque faste de l'histoire de l'automobile, témoins de la postérité des années cinquante.

Voilà pourquoi il faut garder ces précieuses reliques sur la route, en témoignage d'un passé glorieux.

Ma belle histoire

SYLVIO VEILLEUX

C'est mon père qui a mis la roue dans l'engrenage, si on peut dire. Quand j'étais petit, mon paternel achetait de vieilles autos qu'il revendait après une année ou deux d'usage, c'est là que j'ai eu la piqûre. Rendu à l'âge adulte, je me suis sérieusement mis au travail. J'en ai acquis une, puis deux, et trois, et petit train va loin.

Me voici propriétaire de pas moins de 14 autos anciennes, dont 2 Kaiser : une 1951 de première génération à transmission manuelle et cette 1953 de deuxième génération, qui fait l'objet de l'article. Mes goûts sont très éclectiques et voici quelques-uns de mes trésors. Mes préférées sont des modèles d'avant-guerre : Lincoln 1932, Cadillac 1933, Pontiac 1937. Viennent ensuite les modèles d'après-guerre : Cadillac 1956, Oldsmobile 98 décapotable 1959, Pontiac Parisienne de 1960, sans oublier l'incantable Corvette de 1980. Je suis toujours à l'affût d'exemplaires qui me tentent et je n'ai pas fini d'acheter pour toujours enrichir ma collection.

J'ai acheté les deux Kaiser parce que, premièrement, elles sont rendues très rares et que, deuxièmement, le design du styliste Howard Dutch Darrin, avec toutes ses lignes courbes, me plaît vraiment beaucoup. J'ai acquis la 1953 en 2019, elle avait été restaurée auparavant et je n'ai eu qu'à la rafraîchir, polir la peinture, frotter le chrome et ajouter des pneus à flancs blancs. Je la sors souvent l'été pour la proverbiale balade aux expositions.

Mon rêve serait de monter un musée automobile privé de qualité internationale avec mes amis collectionneurs. J'ai visité les grands musées américains, Gilmore Car Museum à Kalamazoo, Auburn-Cord-Duesenberg à Auburn et Ford à Détroit. J'ai été grandement impressionné. Au Québec, nous devons avoir nous aussi un musée automobile de ce calibre.

Mon intérêt pour les anciennes est quasiment plus qu'une passion, c'est presque une religion. Nous devons garder vivant notre patrimoine automobile pour les générations futures.



Ma voiture de rêve
★ CORD L-29

Parlant de rêve, il y aurait, dans le hall d'entrée de mon musée virtuel, la voiture que je considère la plus belle de tous les temps : une Cord L-29. Un jour, un jour...

FICHE TECHNIQUE

KAISER MANHATTAN 1953

Dimensions

Type de carrosserie	Berline 4 portes
Structure.....	Carrosserie boulonnée, châssis à échelle
Empattement.....	118,5" / 3 137 mm
Longueur hors-tout.....	2 111/8" / 5 363 mm
Largeur.....	74 7/8" / 1 902
Voie.....	Avant : 58" / 1 473 mm
	Arrière : 58 3/4" / 1 492
Réservoir	16.9 USG / 64 L
Poids.....	3 440 lb / 1 560 kg

Moteur

Type.....	L6, Soupapes Latérales
Cylindrée.....	226,2 pc / 3 707 cm ³
Alésage.....	3.3125" / 84,14 mm
Course.....	4 375" / 111,13 mm
Carburateur.....	Carter double corps
Compression.....	7,3 : 1
Puissance.....	118 cv à 3 650 tr/m
Couple.....	190 lb/p à 1 800 tr/m

Transmission

Type.....	Automatique Hydra-Matic (GM)
Rapports.....	4
	I = 3.8195 : I - II = 2.6341 : I - III = 1,45 : I - IV - 1 : I
Rapport de Pont.....	3,54

Suspension

Avant.....	Double triangulation
Arrière.....	Pont rigide
Amortisseurs.....	Hydraulique
Direction.....	Vis et Galet

Freins

Avant.....	Tambours
Arrière.....	Tambours
Action.....	Hydraulique, assistance en option

Performances

0-100 km/h.....	20 secondes
¼ de mille (402 m).....	21.9 secondes à 65 m/h - 104 km/h
Vitesse maximale.....	88 m/h - 141 km/h



Propriétaire :
BRUNO DROUIN
Scott, QC

Le dernier éclair de l'oiseau du tonnerre

LA FORD THUNDERBIRD 1965

Dévoilée en 1954, la première génération de la Ford Thunderbird reprenait le même concept que celle avec qui elle entendait rivaliser, la Chevrolet Corvette. L'une comme l'autre entendant s'attaquer à la même cible, à savoir les sportives européennes et, plus particulièrement, les roadsters britanniques qui connaissent alors un succès assez « insolent » auprès de la clientèle américaine.

Le premier à fourbir ses armes et à dégainer l'épée sera le groupe General Motors avec la Corvette en 1953, laquelle sera la première voiture américaine de grande série à recevoir une carrosserie en fibre de verre. Malgré les lignes très réussies de celle-ci, outre un ramage qui ne se montre pas vraiment à la hauteur du plumage, son équipement et son confort apparaissent toutefois trop spartiates au goût d'une part importante du public. Illustrant par là même qu'aux yeux de la clientèle, c'était bien le confort qui représentait le critère le plus essentiel à leurs yeux. Les performances passant, dès lors, au second plan.

Ces réclamations ou ces attentes, un autre des grands constructeurs de Detroit les avait très bien perçues : Ford. Ayant clairement compris, lui aussi, qu'il y avait là un marché important à prendre, le bureau d'études du constructeur de Dearborn se met aussitôt au travail. Le résultat sera dévoilé en février 1954, même si elle ne sera commercialisée que pour l'année modèle 1955. Celui-ci se présentant sous la forme d'un élégant cabriolet dont le nom se veut en rapport direct avec le côté sportif qu'inspirent ses lignes : Thunderbird (« oiseau du tonnerre »). Un nom de baptême qui annonce clairement la couleur et entend bien montrer à la presse, à la concurrence et au public que celle qui sera bientôt surnommée familièrement la « T-Bird » n'est pas là pour faire de la figuration.

Si la nouvelle Thunderbird remporte immédiatement un très beau succès, les dirigeants de Ford sont toutefois convaincus de pouvoir obtenir un succès encore plus grand en mettant davantage l'accent sur le confort et le luxe. Cette transformation passant, entre autres, par une augmentation fortement marquée de la taille de la voiture, avec un habitacle pouvant accueillir confortablement quatre adultes de grande taille.

Si elle n'atteint pas les mêmes tarifs, il n'en reste pas moins que l'oiseau du tonnerre de Dearborn n'a jamais vraiment été ce que l'on pourrait appeler un modèle populaire. La T-Bird originelle est ainsi affichée au tarif Ford du millésime 1955 à un peu plus de 2 900 dollars,



alors que le modèle le moins cher de la marque à l'ovale bleu, le coupé Mainline 6 cylindres, est vendu environ 1 700 dollars. Un écart de prix entre les modèles d'entrée de gamme de Ford et la belle Thunderbird qui ne fera d'ailleurs que s'accroître avec les années.

La recette ayant donc obtenu un large plébiscite auprès de la clientèle visée, Ford va poursuivre dans cette voie sur les deux générations suivantes. Si la seconde génération abandonne toute véritable prétention sportive, elle va néanmoins ouvrir la voie à l'émergence d'un nouveau segment sur le marché américain, celui des « personal luxury cars ». Une appellation désignant surtout des modèles à deux portes, la plupart proposés uniquement en coupé, mais aussi, pour certains d'entre eux, comme la Thunderbird, en cabriolet, aux dimensions assez imposantes, habillés d'une carrosserie à la ligne statutaire, à la personnalité affirmée, bénéficiant également du plus grand confort et d'un équipement pléthorique.

Comme la grande majorité des modèles de la production américaine de l'époque engagés dans une véritable course à la puissance, la Thunderbird verra la cylindrée et la puissance de ses motorisations augmentées également au fil des ans. Dans le cas de cette dernière, il ne s'agit pas uniquement

de suivre le courant, mais aussi de lui assurer un tempérament et des performances qui, à défaut de pouvoir lui permettre de continuer à prétendre à l'appellation « sportive », puissent à tout le moins lui garantir la légitimité de porter celui de « grand tourisme ». Il est vrai que dans ses versions les plus lourdes, la T-Bird frôle désormais les deux tonnes sur la balance et qu'à la lecture de cette donnée sur la fiche technique, certains ont sans doute dû se dire qu'elle portait désormais plutôt mal son nom. En effet, bien que la même fiche technique mentionne que la vitesse de pointe approche de la barre hautement symbolique des 200 km/h, ce n'est probablement pas une T-Bird que l'on choisirait pour aller disputer une course sur des routes de montagne.

La Thunderbird « number three » se caractérisait par sa ligne maintenant plus épurée, avec un accastillage chromé beaucoup plus discret, ainsi que des flancs lisses et le profil en forme de flèche des ailes avant.

Lorsque la quatrième génération entre en scène, à l'occasion de la présentation des modèles du millésime 1964, celle-ci marque le retour à un style plus agressif, notamment dans le traitement de la face avant. Certains traits ne sont pas sans évoquer la seconde génération, en particulier au niveau des logements où





prennent place les quatre phares, avec les courbures au-dessus de ceux-ci évoquant des sourcils froncés, qui renforceront l'agressivité du regard de la T-Bird. La grille de calandre est à présent dépourvue de tout ornement superflu et les butoirs encadrant l'emplacement de la plaque minéralogique figurent parmi les rares réminiscences de ses prédécesseuses.

Vus de profil, les flancs soigneusement sculptés évoquent assez fortement les lignes de fumée s'écoulant sur les maquettes (à l'échelle ou en taille réelle) testées en soufflerie, afin de conférer aux modèles une aérodynamique optimale. À l'arrière, les grands feux circulaires de la précédente génération évoquant les turbines d'un avion de chasse ont laissé la place à de larges optiques rectangulaires. De taille encore plus imposante, elles occupent presque la totalité de la largeur de la poupe de la Thunderbird, séparées uniquement par un motif rectangulaire chromé sur lequel est apposé le nom du modèle.

Ces larges feux équipés à partir du millésime 1965, d'un système d'allumage séquentiel des clignotants inspiré de celui des voitures de police américaines en mode poursuite. Ce système fut fort prisé des amateurs. Si les optiques restent séparées sur les T-Bird des deux premières années-modèles de cette quatrième génération ; sur celles de 1966, le motif central avec l'inscription « Thunderbird » disparaît au profit d'un seul et large bandeau avec en son centre l'emblème du modèle.

Du côté des motorisations, la course à la cylindrée et à la puissance ne s'est pas arrêtée, loin de là, elle s'est même poursuivie. En plus du V8 standard de 6,4 litres et 300 chevaux, l'acheteur pouvait également opter pour le gros bloc de 7 litres de cylindrée, dont la puissance atteint 345 chevaux. Cette dernière motorisation permettant à l'imposante et lourde Thunderbird (5,21 mètres en longueur, 1,96 m en largeur et pas moins de 2,1 tonnes sur la balance, illustrant ainsi bien qu'en dépit de son allure racée et de l'impressionnante cavalerie de son V8, l'oiseau du tonnerre n'est plus vraiment une ballerine) d'atteindre le 0 à 100 km/h en 9,3 secondes, ainsi qu'une vitesse de pointe de 210 km/h. Ce qui, pour une voiture de ce gabarit et même selon les critères de l'époque, représente un score plutôt flatteur.

Si la Thunderbird de 1966 est restée dans les mémoires des amateurs de cinéma pour le célèbre film *Thelma et Louise* avec Susan Sarandon et Geena Davis, à l'époque de la sortie du film comme de celle de la voiture, le personnage interprété par la première, celui d'une modeste serveuse, n'aurait sans doute jamais eu les moyens de s'en offrir une. À l'époque de sa production, elle était vendue le double du prix d'une Mustang, illustrant bien ainsi que la clientèle à laquelle elle s'adressait n'était clairement pas la même.

En ce qui concerne les carrosseries, le coupé se voyait proposé en deux versions : le coupé classique, dont le pavillon de toit était recouvert de la même teinte que le reste de la carrosserie et le coupé Landau, lequel s'en différenciait extérieurement par un pavillon recouvert de vinyle et dont les montants à l'arrière se voyaient décorés avec des compas chromés, lui donnant ainsi l'allure d'un cabriolet lorsque la capote recouvre l'habitacle même si, en réalité, il n'en est rien.

Par rapport à celle du millésime précédent, la Thunderbird de l'année-modèle 1965 se reconnaissait extérieurement à sa nouvelle grille de calandre. L'emblème Thunderbird étant désormais apposé à l'avant du capot, en lieu et place du nom de celle-ci sous forme de lettrage chromé et par des moulures chromées évoquant des grilles d'aération (factices donc), remplaçant l'inscription Thunderbird en lettres calligraphiques. Ces principales caractéristiques permettant à l'oeil exercé de différencier une Thunderbird de 1965 d'un exemplaire du millésime 1964.

Ce dernier, qui fut la première année modèle de production pour la quatrième génération de la Ford Thunderbird, comme souvent lors du lancement de la nouvelle génération d'un modèle, du fait de l'effet nouveauté, fut celui qui connut le meilleur score de production, avec en tout 92 465 exemplaires sortis d'usine. Les ventes, affectées à la fois par le succès des modèles de la concurrence et par la rivalité interne de la nouvelle Mustang (laquelle, même si elle se présentait avant tout comme un modèle populaire destiné plus particulièrement à une clientèle jeune verra son succès commercial en forme de « raz de marée » affecter les ventes d'autres modèles de la marque, ainsi que du groupe Ford) connaîtront ensuite une baisse assez sensible, voire assez forte, avec un peu moins de 75 000 voitures (74 972 très exactement) produites au cours du millésime 1965.

Les quelques modifications esthétiques, ainsi que l'amélioration de ses performances, tant avec l'augmentation de la puissance du V8 standard qu'avec l'apparition du nouveau V8 *big block*, ne seront toutefois pas suffisantes pour faire remonter ses ventes. Seuls 69 176 exemplaires sortiront d'usine pour ce qui sera l'ultime millésime de production de cette quatrième génération de l'oiseau du tonnerre.



Malgré des chiffres de vente quelque peu en berne sur la fin et même si cela faisait un certain temps déjà qu'elle avait renoncé à toutes véritables prétentions sportives, cette quatrième mouture pouvait encore prétendre, de manière tout à fait légitime, à porter le nom de Thunderbird. Ce qui ne sera toutefois plus vraiment le cas de la génération suivante, laquelle affiche des dimensions encore plus imposantes que celle de sa prédécesseure, ainsi qu'une ligne qui l'est tout autant.

Si cette cinquième génération marque vraiment les esprits, même si ce n'est pas vraiment dans le bon sens du terme, c'est notamment parce qu'elle n'est plus proposée en cabriolet. Une déception, voire un sacrilège, aux yeux de nombreux fans de la T-Bird, surtout lorsque l'on se rappelle que le modèle original n'était disponible qu'en convertible, mais aussi, à présent, en berline. Ce qui ne manque pas d'être assez inattendu, pour ne pas dire incongru, s'agissant d'une « voiture personnelle »...



Ma belle histoire

BRUNO DROUIN

J'ai TOUJOURS été un passionné d'autos anciennes! C'est le cri du cœur qui résume parfaitement ma relation avec ces belles voitures d'époque. Ayant passé mon enfance dans un milieu de « chars », il était tout à fait normal que j'en devienne entiché dès mon plus jeune âge. J'ai ensuite vu de nombreux véhicules d'exception qui faisaient alors partie de ma vie de tous les jours.

Même si j'ai le plaisir de posséder d'autres belles anciennes, je dois avouer que cette Thunderbird fait partie de mes favorites. Je l'ai acquise il y a quelques années d'un collectionneur montréalais qui en prenait grand soin, ce qui explique sans doute son excellente condition actuelle.

L'achat d'une automobile ancienne est tributaire de plusieurs façons de procéder. Si vous en avez les moyens, achetez-la dans sa condition d'origine ou complètement restaurée. Cependant, si vous disposez d'un bon coussin financier, optez pour une

voiture qui requiert une restauration complète ou partielle. Il va sans dire que si vous possédez les talents manuels pour une remise en état personnelle, cela pourrait convenir à vos goûts et attentes.

Bonne saison 2024!



Ma voiture de rêve

BUICK GSX 1970-71

Sans hésiter !

Vous organisez un événement ?



FAITES-EN LA PROMOTION VIA

Dans Le Magazine de l'Auto Ancienne, sur notre site internet, sur nos réseaux sociaux, et dans notre infolettre.



CONTACTEZ LUC CHAMPAGNE

514 945-1299 • lucchampagne13@live.com

Concours d'Élégance
FORT-CHAMBLY



13-14
juillet 2024

ALLÉE MARCHANDE

PUCES ANTIQUES, MÉCANIQUES, DIECAST, VÊTEMENTS VINTAGE, LIVRES, PRODUITS ARTISANAUX,...

Venez vendre vos produits sur le magnifique site de Fort-Chambly !

Fort achalandage sur les 2 jours : environ 3500 visiteurs et 400 voitures.

RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT VOTRE EMPLACEMENT
(places limitées)

10x10 : 150 \$
10x20 : 200 \$
(prix avant taxes pour les 2 jours)



514 990-9111 - INFO@VAQ.QC.CA



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



LES BONNES PIÈCES D'HIER À AUJOURD'HUI

PIÈCES D'AUTO MB7^{inc} 450. 347. 5106
410, 16^e avenue, St-Jean-sur-Richelieu



Les Entreprises C.R. Boisvert inc.



Spécialités: Toiles sur mesure

- Camion - Auto - Moto - Bateau
- Garage: Toiles d'amiante
Couvre-roues & sièges
- Couverture pour retouches
- Rideaux de garage • Auvents
- Gazebos • Tour de galeries

Clémence Boisvert
514-917-4738
ent.crboisvert@gmail.com

Tél.: 450 666-7504 • Fax: 450 666-3723
6600, boul. des Milles Îles, St-François, Laval, Québec H7B 1C9



Vendirect

>>>

**Cherchez-vous
une nouvelle maison
pour votre véhicule?**

Manon Carpentier
Courtier Immobilier
(514) 290-5678

Gaétan Cyr
Courtier Immobilier
(514) 442-3472

 [GAETANCYR.COURTIER.IMMOBILIER](https://www.facebook.com/GAETANCYR.COURTIER.IMMOBILIER)



PNEUS

POUR VÉHICULES
CLASSIQUES ET ANTIQUES

VOITURES CAMIONS MILITAIRES MOTOS




American Classics
Avon
BF Goodrich
Coker
Dunlop
Ensign
Excelsior
Firestone
Kontio White Paw
Lester
Michelin
Premium Sport
STA
Travelstar
Universal
US Royal

Hawkesbury & Vankleek Hill, ON 613-632-6363 www.sylmar.ca



Le magazine de

l'Auto Ancienne

VOTRE PUB ICI

ET SUR NOTRE SITE WEB VAQ.QC.CA

CONTACTEZ LUC CHAMPAGNE, DIRECTEUR MEDIA
514 945-1299 lucchampagne13@live.com



PRÉSENTENT

53^e SALON AUTO-SPORT QUÉBEC

MALT^{CO}

3 AU 5 MAI 2024

CENTRE DE FOIRES D'EXPOCITÉ, QUÉBEC



AUTOSPORTQUEBEC.COM

12 ANS ET MOINS: GRATUIT | 13 à 17 ans: 10 \$ | ADULTES: 20 \$



LA KAISER MA



Propriétaire:
SYLVIO VEILLEUX
Saint-Georges de Beauce, QC

NHATTAN 1953





15 et 16 juin



Crédit photo: Gary Myles

En 2024, voitures et styles de vie seront au cœur de la troisième édition du Concours Éléance Trois-Rivières. L'événement haut en couleur occupera l'Esplanade Trois-Rivières sur Saint-Laurent de l'Amphithéâtre Cogeco.

En partenariat avec les juges du VAQ, les exposants inscrits au concours pourront se mériter un prix de 1000 \$, 2000 \$ ou 3000 \$.

Réservez votre weekend des 15 et 16 juin prochains et soyez les bienvenus à Trois-Rivières.



ACHAT - VENTE - ÉCHANGE

ANTIQUES, SPORTS, MODIFIÉS,
HOT-ROD ET 4X4

4596 boul Frontenac Est (Route 112)
THETFORD MINES
Québec, G6H 4G

Bureau : 418 305-1155
Cell : 418 332-7677
rickautosport2020@gmail.com

www.rickautosport.com

FIER MEMBRE AMVOQ



CHEVROLET CORVETTE 1987



100% d'origine! Jamais accidentée, jamais repeinte, jamais vue la pluie! Seulement 51 600 km, condition exceptionnelle! 29 995 \$



CHEVROLET CAMARO Z-28 1995



Superbe Camaro Z-28 décapotable 1995! 6 vitesses manuelles, très rare! 117900 km. Auto complètement d'origine, jamais accidentée, ni repeinte, ni aucune modification mécanique! 20 900 \$ / Spécial 19 995 \$



CHEVROLET CHEVELLE MALIBU 1965



Superbe Chevelle Malibu décapotable 1965! Très rare. Restaurée au complet en 2007-2008, dossier complet de la restauration fourni avec l'auto, très peu roulé depuis, excellente condition. 47 900 \$



FORD F150 2003



ET MOTO HARLEY DAVIDSON 2003

Superbe Ford F-150 Spécial Edition Harley Davidson 2003! 100^{ème} Anniversaire Ford et Harley Davidson! Condition showroom des 2 véhicules. 59 900 \$



METEOR SPECIAL 1949



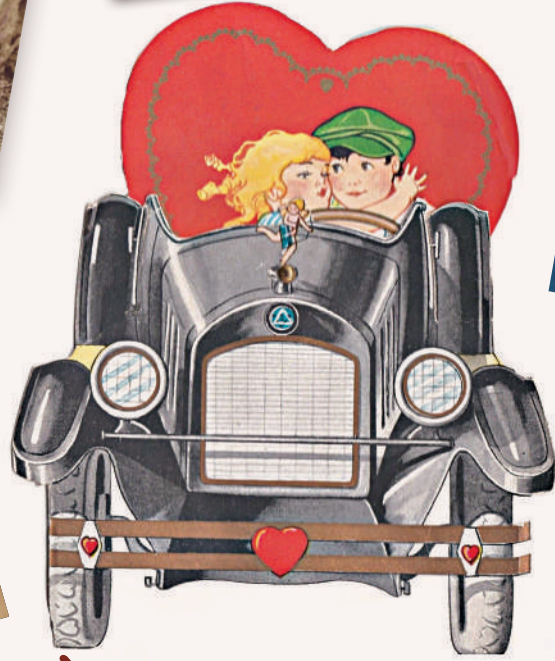
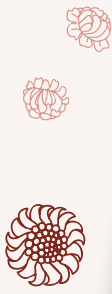
Très beau Meteor Custom 1949 2 portes! Super solide, moteur Flathead 239 pc³, transmission 5 vitesses au plancher, suspension rabaisée, intérieur d'origine. 34 900 \$ / Spécial 32 900 \$



BUICK VICTORIA 1932



2 portes, moteur 8 cylindres en ligne manuelle 3 vitesses au plancher. Restaurée au complet. Tout est fonctionnel! Impeccable, gagnante Chambly 2022. 69 900 \$ / Spécial 63 500 \$

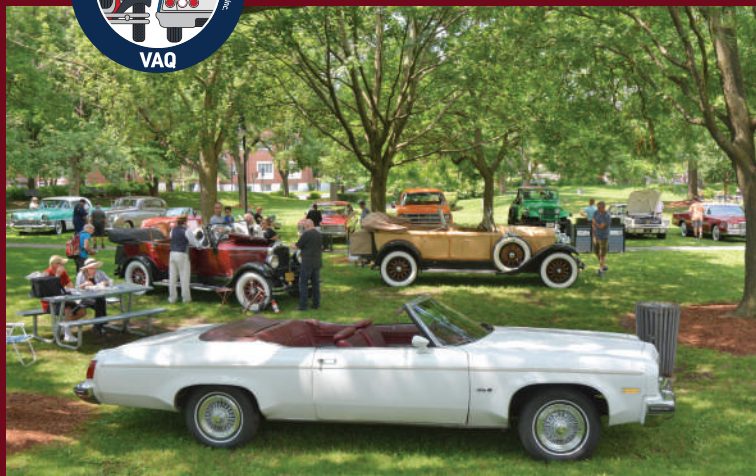


À tous ces Amoureux du temps passé



Joyeuse
Saint-Valentin





DÉJEUNER SUR L'HERBE DE VILLE MONT-ROYAL

C'est sous un soleil radieux qu'a eu lieu cette rencontre annuelle du 8 juillet dernier. Nous remercions tous les participants ainsi que les récipiendaires des trophées. À l'an prochain!

Gilbert Bureau



Eastwood

LE CHOIX DES PROFESSIONNELS
DE LA RESTAURATION

DISTRIBUTEUR AUTORISÉ

UNIPLUS NETWORK
Restoration & Performance

INFOS@UNIPLUSNETWORK.COM - 514 493-0303 - 450 638-9703

DISTRIBUTEUR DE PIÈCES
VÉHICULES ET CAMIONS CLASSIQUES,
ANCIENNES, MUSCLE CARS ET AUTRES

DISTRIBUTION UNIPLUS

4013-100 Boulevard Robert
Montréal, Québec, H1Z 4H6

www.uniplusnetwork.com | info@uniplusnetwork.com | 1 450 638-9703 | 1 877 493-0303

À votre service depuis plus de 25 ans

Évaluation 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

Trophées Dubois Trophies Ltd

À votre service depuis 1966

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

Tél. : (450) 676-8495
Fax : (450) 443-4507
tropheesdubois@videotron.ca
3005, Boulevard Losch
Saint-Hubert, Québec J3Y 3V6

www.tropheesdubois.com

A.G. Artiste carrossier

ESTHÉTIQUE | DÉBOSSÉLAGE | PEINTURE | RESTAURATION | MODIFICATIONS

Projets de restauration et réparations

- En gardant l'originalité
- Modification selon vos exigences

Passionné depuis 25 ans

PARLEZ DE VOTRE ENTREPRISE !

VOTRE PUBLI-REPORTAGE

Le magazine de

DANS **l'Auto Ancienne**

CONTACTEZ LUC CHAMPAGNE, DIRECTEUR MEDIA : **514 945-1299** lucchampagne13@live.com



PAR CHARLES BERTRAND, SQHA



THÈMES AUTOMOBILES EN PHOTOS | CONTEXTE - DESIGN - IMAGERIE

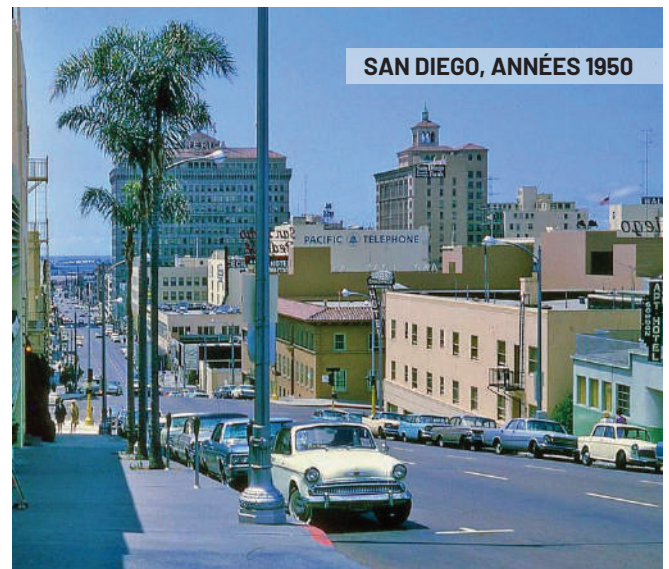
Des véhicules d'une autre époque dans des contextes qui leur sont propres, des ressemblances de design en déduction ou induction rapprochant voitures anciennes et architecture ou autres moyens de locomotion et une imagerie populaire ou publicitaire suggérant des liens pas toujours clairs. Voici des thématiques visuelles de l'automobile ancienne dans toute leur fusionnelle diversité !

VILLES CÉLÈBRES, PAYSAGES AUTOMOBILES MÉMORABLES

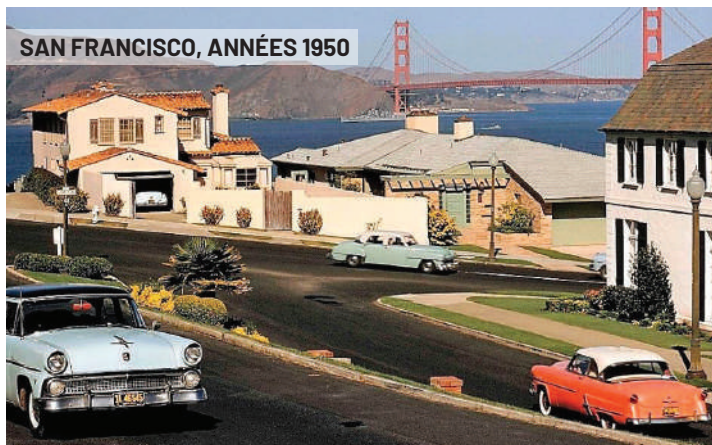
Voici cinq grandes villes américaines et leurs voitures captées sur le vif à différentes décennies de 1940 à 1970. On percevra, sur les photographies de New York et Los Angeles, la subtilité de ces couleurs « chaudes » que seule la pellicule Kodacolor était capable de rendre (par opposition au Fujifilm, davantage reconnu pour rendre les couleurs « froides »). Sur le site theoldmotor.com, on trouve d'ailleurs une véritable caverne d'Ali Baba de clichés Kodacolor, pour le plus grand plaisir de nos pupilles d'amateurs.



CHICAGO, ANNÉES 1950



SAN DIEGO, ANNÉES 1950



SAN FRANCISCO, ANNÉES 1950



NEW YORK, 1943



LOS ANGELES, 1979



SALLE DE MONTRE DE PONTIAC, 1948



LE C. J. MURRAY CADILLAC SHOWROOM AND OFFICES, SIOUX CITY, EN IOWA



CONCESSIONNAIRE DE PACKARD, 1956



LE TEXAS STATE FAIR AUTO SHOW, EN 1967



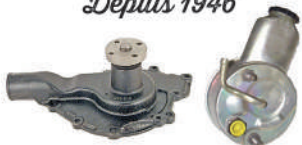
ÉVÈNEMENT DE GENERAL MOTORS/CHEVROLET, ANNÉES 1950

DES CONCESSIONNAIRES QUI AVAIENT DE LA GUEULE...

Se pourrait-il que les concessionnaires des années 1940 à 1970 montraient des couleurs, une qualité dans les aménagements, des choix de décorations qui auraient reflété le style recherché et si vivant des voitures qu'on y exhibait ? On se posera la question avec d'autant plus d'acuité en jetant un œil à ces photographies de points de vente en exploitation pendant l'âge d'or de l'automobile américaine.



Depuis 1946



Le spécialiste pour rebâtir vos pièces d'origine

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



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

'70



LA FORD MUSTANG MACH 1 1970

Le rêve d'un « ti-cul » de 11 ans!





« **MACH** » ! Un terme qui fait référence à la vitesse du son, évidemment surtout utilisé en aviation et nommé en l'honneur du physicien autrichien Ernst Mach. À prime à bord, un mot plutôt scientifique, mais qui évoque la performance et le début de l'ère des avions à réaction. Ford s'est servi pour la première fois du nom Mach 1, pour une Mustang concept de 1966, dotée d'une ligne de toit *fastback* très prononcée et de phares rectangulaires encastrés derrière un plastique profilé. Les rétroviseurs étaient fixés directement au verre des fenêtres et il y avait quatre sorties d'échappement au pare-chocs arrière. Finalement, aucun de ces éléments n'a été intégré à la version de production de la Mustang de 1969 qui a été agressivement restylisée.



Serge Bégin de Valleyfield est un fier propriétaire d'une Mach 1 1970. La voiture impressionne et tape dans l'oeil avec cette couleur Grabber Blue. Même à l'arrêt, la puissance se fait sentir. Ce bolide semble avoir une aura. Une canadienne en plus, originaire de Vancouver, une de 157 importées au pays après avoir été fabriquée à l'usine de Dearborn. Selon ses recherches, Serge serait le quatrième propriétaire. La voiture a été restaurée de façon remarquable en 2011. Une vraie « match number », équipée du moteur 351 Cleveland et de la transmission automatique à trois rapports. L'intérieur Deluxe lui va très bien.

Le 17 avril 1964, Ford a dévoilé la Mustang qui devait devenir l'une des voitures américaines les plus populaires de l'histoire. La ligne a été affinée une première fois en 1966, et de nouveau en 1968. En septembre 1969, la carrosserie a été complètement remaniée.

En juillet 1968, le pilote de course renommé Mickey Thompson et son équipe ont mené des essais sur les pistes de sel de Bonneville pour le magazine Hot Rod avec trois Mustang Mach 1 de préproduction. Ils établissent ainsi 295 records de vitesse sur des distances de 500 milles, ainsi que des défis sur 24 heures d'endurance.

La Mustang Mach 1 est en quelque sorte la remplaçante de la Mustang GT. Elle commence sa carrière au moment où la GT quitte le catalogue Ford. La Mach 1, contrairement à la GT, n'est disponible uniquement que sur la base de carrosserie Sportsroof, nom donné au coupé 2+2 fastback à partir de 1969. Elle est équipée d'un moteur V8 351 Windsor à carburateur à deux corps.

Elle est disponible avec les différents coloris de carrosserie proposés dans la gamme Mustang, avec une décoration extérieure distinctive. Le capot est d'un noir mat. Il est attaché par des goupilles (hood pins) bien en vogue à l'époque et muni d'une entrée d'air « hood scoop shaker ». La puissance aux roues se transmet par une transmission manuelle à trois ou quatre vitesses. En option, l'automatique à 3 vitesses pourra facilement enfumer les pneus Goodyear Polyglass. La Mach 1 est populaire en 1969, 72 428 ont été vendus.

Le modèle est reconduit pour 1970. Il s'agit sensiblement de la même voiture avec quelques changements esthétiques. Elles sont facilement identifiables au modèle de 1969. On compte deux phares au lieu de quatre et les trappes d'aération sur les ailes arrière ont disparu. Sur les 2 096 184 Mustang



produites, 40 970 sont des Mach 1. Au fil des ans, bien des « collectionneurs » de Mustang ont cloné des Mach 1. Il faut s'assurer d'avoir le bon code sur la plaquette signalétique, soit le « 63 C ».

Il est possible de choisir aussi deux rapports de ponts. Pour viser la vitesse de pointe, il y avait le différentiel 3,90. Le rapport 4,30 était disponible pour ceux qui voulaient plutôt sentir la poussée dans leur dos.

Ford offre la Mustang en 25 couleurs différentes. Comme on suivait la mode, quelques-unes sont relativement flamboyantes, tant par leur nom que par leur éclat. Elles se nomment Grabber Orange, Competition Yellow, Acapulco Blue ou bien Medium Lime. À l'intérieur, Ford ne lésine

pas non plus avec plusieurs couleurs et combinaisons possibles. En regardant pour la Mach 1, on retrouve le blanc, le noir, l'ivoire, le vermillon, le bleu et le gingembre.

Uniquement le vinyle est disponible comme revêtement des sièges. L'habitacle est chaleureux, les appliques de bois donnent vraiment une touche luxueuse. Vous ne pouvez pas vous tromper, le cheval et le nom de la Mustang sont omniprésents.

La Mach 1 sous cette forme a donc été produite pendant seulement deux millésimes. Dès 1971, elle a été remaniée par les dessinateurs. La ligne est alourdie, ce n'est plus la petite sportive sortie en 1964. Une Mustang de première génération munie du moteur V8 pèse environ 3 000 livres. Une Mach 1 équipée du 429 pc surpasse les 3 600 livres! Toute Mustang de 1969 et 1970 vaut son pesant d'or, que ce soit en version de base, Mach 1, Boss ou autres machines de guerre dénommées «Shelby». Évidemment, de façon générale, plus le moteur est «gros», plus les milliers de dollars s'accumulent en valeur. Il faut vraiment porter une attention particulière à l'interchangeabilité des pièces et des millésimes. Les Mustang sont très bien documentées, et il y a plusieurs experts en Mustang pour vous guider à travers un futur achat ou un projet de restauration.



Voici plus en détail les moteurs disponibles :

MOTEUR V8	PUISSANCE-tr/min	COUPLE-tr/min
351 pc Windsor (1969) 2 corps Code-H	250 cv @ 4 600	355 lb-pi @ 2 600
351 pc Cleveland (1970) 2 corps Code-H	250 cv @ 5 400	355 lb-pi @ 3 400
351 pc Windsor (1969) 4 corps Code-M	290 cv @ 4 800	385 lb-pi @ 3 200
351 pc Cleveland (1970) 4 corps Code-M	300 cv @ 5 400	385 lb-pi @ 3 400
390 pc FE (1969) 4 corps Code-S	320 cv @ 4 600	427 lb-pi @ 3 200
428 pc «No» Ram Air Cobra Jet & Super Cobra Jet (1969-1970) 4 corps Code-Q	335 cv @ 5 200	440 lb-pi @ 3 400
428 pc Ram Air Cobra Jet & Super Cobra Jet (1969-1970) 4 corps Code-R	335 cv @ 5 200	440 lb-pi @ 3 400



Ma belle histoire

SERGE BÉGIN

En 1970 j'avais 11 ans. J'ai grandi à Valleyfield et j'y habite encore. Ma «ride de bécyk» préférée était d'aller faire le tour des concessionnaires automobiles. C'est en allant me promener dans la cour du garage Wayne Ford de l'époque que j'ai su que c'était la bonne!

Les employés étaient en train de sortir une Mustang Mach 1 de la salle de montre. C'était toute une procédure de démonter les portes vitrées pour faire sortir une voiture, il fallait au moins 25 minutes pour compléter la manœuvre. Ça m'a permis d'admirer la Mach 1, elle était belle de partout. Les roues, le capot, les lignes de la carrosserie, tout! Je suis vraiment tombé en amour à ce moment-là. Je m'en souviens comme si c'était hier. Ce moment est gravé dans ma mémoire à tout jamais. Je me suis dit qu'un jour j'allais en avoir une c'est certain.

Cela a pris du temps, mais je l'ai eu ma Mach 1 Grabber Blue. C'était à l'exposition du VAQ en 2019 à Valleyfield au parc Sauvé. Je n'allais pas là pour acheter une voiture, mais tout simplement pour visiter. En arrivant sur le terrain, elle était là. Je n'y croyais pas. C'était la Mach 1 de mes rêves, identique à celle de mes 11 ans, un demi-siècle plus tôt! Elle n'était pas à vendre. J'ai quand même demandé au propriétaire s'il voulait la vendre. Il a évidemment répondu que non. J'ai insisté un peu... Combien ça coûte lui ai-je demandé? Parfait je la prends!

Mes enfants et ma conjointe m'ont demandé ce que je venais de faire là. Je leur ai dit que j'avais acheté mon rêve! Je suis un gars de Mustang depuis cette journée de 1970. J'ai l'insigne Mustang tatoué sur le cœur. Ce n'est pas juste une façon de parler, j'ai un vrai tatou de Mustang.

J'ai eu plusieurs Mustang dans ma vie, une douzaine, de toutes les générations et de tous les modèles, mais c'est vraiment ma Mach 1 ma préférée, MA Mustang.

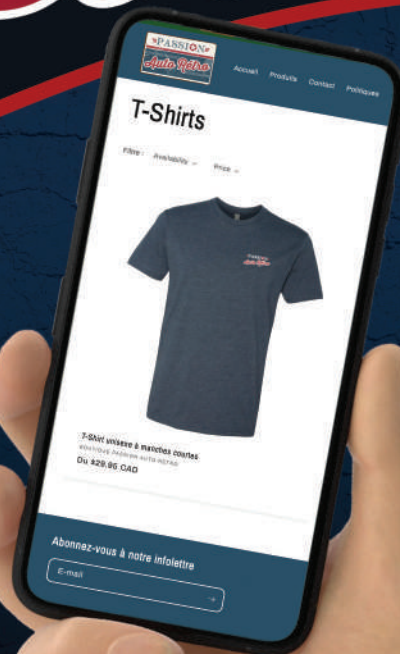
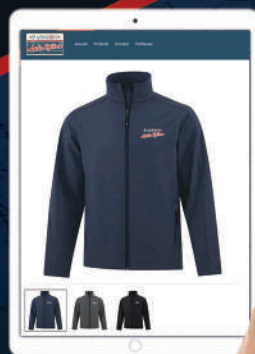
Je la conduis et je redeviens le «ti-gars» de 11 ans! Je revis ma jeunesse. Quand on est enfant, on vit vraiment le moment présent, ça se perd en vieillissant. Je réussis à retrouver ce «feeling» au volant de la Mach 1. Ça gronde, ça vibre, ça sent le gaz, je suis bien...

NOUVEAU

LA BOUTIQUE

PASSION

Auto Rétro



VISITEZ

passionautoretro-boutique.tv

Télé mag
TÉLÉVISION • INTERNET

Complice de vos passions



EXPOSITION DE VOITURES ANCIENNES



13 AOÛT 2023

COTEAU-DU-LAC

Situé dans le noyau villageois, le Parc Wilson est un lieu de rassemblement par excellence dans la municipalité de Coteau-du-Lac depuis des décennies. Inauguré pour la première fois en 1924, puis une deuxième fois en 2009, le Pavillon Wilson a accueilli une foule de personnages importants de l'histoire du Québec, tant sur la scène culturelle que politique. Cette ville dynamique qui connaît une croissance démographique continue est non seulement riche en histoire, elle est aussi un milieu de vie idéal pour les jeunes familles qui peuvent profiter de tous les services dont elles ont besoin et d'un environnement rehaussé par la présence du Fleuve St-Laurent, du Canal Soulanges et de nombreux parcs.

Originellement prévue le samedi 12 août, l'exposition de voitures anciennes de Coteau-du-Lac a dû être remise au lendemain en raison des caprices de Dame Nature, encore une fois...

C'est donc une centaine de voitures que nous avons eu le plaisir d'admirer le dimanche sous un ciel plus favorable et une météo franchement idéale. Disposés

tout autour de la rotonde érigée au milieu du parc, tous les véhicules sur place étaient mis en valeur au grand plaisir des nombreux visiteurs venus les admirer. Plusieurs de ceux-ci étaient méconnus de l'auteur de ces lignes et c'est avec plaisir que j'ai pris quelques minutes pour parler à leur propriétaire, question de faire connaissance et d'apprendre l'histoire qui se rattache à ces voitures.

Au fil des ans, l'exposition de Coteau-du-Lac est devenue une des préférées sur le circuit des expositions de voitures anciennes et attire des participants de partout en Montérégie-Ouest comme de la Rive-Sud et la Rive-Nord de Montréal.

L'ambiance était vraiment agréable sur le site de l'événement tout au long de la journée, laquelle s'est terminée par la remise de certificats officiels en guise de souvenir au propriétaire de treize véhicules sélectionnés selon une formule « coup de cœur » comme il est coutume lors des expositions organisées par Voitures Anciennes du Québec.

C'est sur la Pontiac Laurentian Safari 1966 de M. André Saulnier que le choix de notre hôte et promoteur M. Jean Chevalier, régisseur loisirs, culture, événements et Pavillon Wilson s'est arrêté. Je vous invite à admirer cette rare voiture, ainsi que les autres voitures récipiendaires toutes plus belles les unes que les autres dans la galerie photo accompagnant ce reportage.

Bien entendu, c'est aussi grâce au dévouement et à l'efficacité de nos bénévoles que le succès d'un tel événement est rendu possible et je tiens à les remercier chaleureusement encore une fois pour leur apport à tous les niveaux : Gabriel Dion – Sylvain David – Michel David – Huguette Sénécal – Pierre St-Jean – Denis Legault – André Laurier – Claude Thibault – Daniel Provençal – Guy St-Maurice – Gilbert Bureau et notre photographe officiel, André Deschênes.

Nous ne pouvons qu'espérer vous revoir au cours de la saison 2024 et d'ici là, surveillez les publications dans votre magazine préféré, nos médias sociaux, notre infolettre et notre site web pour toutes les nouvelles entourant les activités du VAQ.



'10

FORD MODEL T 1916
Robert Durand, Saint-Lazare



'30

CADILLAC BERLINE DE VILLE 1932
Richmond Tremblay, Salaberry-de-Valleyfield



'50

BUICK SUPER DÉCAPOTABLE 1954
Steve Carrière, Salaberry-de-Valleyfield



'50

CADILLAC FLEETWOOD 1957
Jean-Pierre Cholette, Laval





'60



DODGE CHARGER HEMI 1966
Maurice Dubois, Sainte-Catherine

'70



PLYMOUTH DUSTER 340 1973
Ghislain Jalbert, Coteau-du-Lac

Asiatique



SUZUKI SAMURAI ALLONGÉ 1986
Dino Ribeiro, Sainte-Catherine

'70



PONTIAC LEMANS SPORT 1972
François Larocque, Rigaud

'70



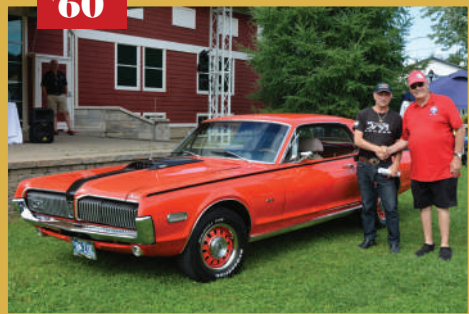
CHEVROLET CAMARO Z/28 1972
François Turcotte, Chateauguay

'90



GEO METRO 1992
Matthew Zielinski, Laval

'60



MERCURY COUGAR XR7 GT 1968
Roland Proulx, Salberry-de-Valleyfield

'80



PONTIAC FIERO GT 1986
Guy Lefebvre, Terrasse-Vaudreuil

choix du promoteur



PONTIAC LAURENTIAN SAFARI 1966
André Saulnier, Deux-Montagnes





Propriétaire:
DENIS DANEAU
Drummondville, QC

LA TRIUMPH STAG V8

Un cerf en cavale!

L'histoire du développement de la Triumph Stag est une opportunité manquée tragique. Elle avait tout : l'apparence, la puissance, un style à tomber par terre et une niche de marché à elle seule! Pourtant, elle est disparue après une courte période de production et a conduit nombre de ses premiers propriétaires à regretter de l'avoir achetée. La Stag était la voiture presque parfaite du groupe British Leyland et elle était prête à conquérir le monde, n'eut été son mauvais choix de moteur.

HISTORIQUE

«Jamais deux sans trois!» se dit Triumph. Après le succès de ses petites sportives TR et Spitfire, l'ambitieux constructeur anglais compte bien marquer les années 1970 avec un rapide cabriolet de Grand Tourisme aux lignes très personnelles, arborant un cerf bondissant sur sa calandre : la Stag.

La Stag (cerf en anglais) a pour ambition d'incarner le haut de gamme Triumph et de trouver sa clientèle auprès des Américains. L'idée de départ du cabriolet vient du designer turinois Giovanni Michelotti qui entretient de très bons rapports avec Triumph puisqu'il est l'auteur du design des TR4, Spitfire, Vitesse, Herald, mais également

de la berline 2000. En 1965, il fait part de son projet à Harry Webster, patron et directeur de l'ingénierie de Triumph, avec lequel il a collaboré dans la conception des modèles nommés précédemment. Harry Webster est séduit par cette idée d'un cabriolet décliné de la 2000 et l'affaire est conclue.

Cependant, ce projet naît au moment où l'industrie automobile britannique et en particulier le groupe Leyland, dans lequel Triumph est incorporé depuis 1961, traverse la période la plus noire de son histoire. En mai 1968, Leyland et BMH fusionnent pour devenir la British Leyland Motor Corporation (BLMC). La situation s'avère délicate pour Triumph qui se retrouve en concurrence





directe avec Rover pour les berlines haut de gamme et MG pour les sportives. Harry Webster prend la succession d'Alec Issigonis au sein d'Austin-Morris (anciennement dans BMH) et le projet de la Stag passe entre les mains de l'ingénieur chef Spen King chez Rover depuis 1945.



À l'intérieur, l'habitacle se révèle très confortable et cosu avec une sellerie cuir et bien équipé avec notamment des vitres électriques et un volant réglable. Toujours pour satisfaire les normes antipollution américaines, le choix adopté pour la motorisation est un V8 à arbre à cames en tête

Malgré ses prestations, ses performances honorables et son étonnante tenue de route, la Stag va pêcher par son manque de fiabilité dont des problèmes de surchauffe, de chaîne de distribution à changer dès les 30 000 km/h. Il est vrai que sa production s'est effectuée dans un climat social très défavorable, avec des crises et des grèves en tout genre qui secouaient l'industrie automobile anglaise à cette époque. Boudée par les Américains, elle ne trouvera que 2 871 preneurs sur une production totale de 25 877 exemplaires jusqu'en 1977. Les deux tiers seront vendus en Grande-Bretagne. En France, sa puissance fiscale déclarée à 17 cv et son prix exorbitant ne pouvaient que refroidir les éventuels acquéreurs qui ne seront que 245.

La Triumph Stag est présentée en juin 1970. Pour répondre aux exigences des normes de sécurité américaines, Giovanni Michelotti a dû incorporer dans le dessin un arceau en forme de « T » relié au pare-brise et des cadres de vitres épais. Cet arceau est souvent jugé disgracieux avec une tendance à faire oublier la fluidité et l'esthétisme de la ligne. D'ailleurs, sur les brochures de l'époque, la voiture est presque toujours affichée avec sa capote au mécanisme très complexe, rangée sous un tonneau, ou avec son hardtop, lui aussi à la manipulation délicate. Cette version est la plus répandue. Une variante coupé envisagée ne dépassera pas le stade de projet.

de 2 997 cm³ développant 147 cv à 5 500 tr/min avec un couple maxi de 23,43 kg à 3 500 tr/min. Le moteur est alimenté par deux carburateurs Stromberg 175CDSEV et la transmission est assurée par une boîte mécanique à 4 rapports ou automatique à trois rapports. La vitesse de pointe de la Stag d'une longueur de 4,42 m et pesant 1 275 kg est de 190 km/h. Pour le freinage, elle utilise des disques à l'avant et des tambours à l'arrière et les suspensions font appel à des ressorts hélicoïdaux, amortisseurs concentriques, barre stabilisatrice à l'avant, et à des leviers triangulés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques à l'arrière.

VOITURE CULTE

Curieusement, bien que mal aimée dans ses années de production, la Stag est devenue une voiture culte des années 1970 et compte un grand nombre d'amateurs outre-Manche qui n'hésitent pas à redorer son blason et mettre en avant ses nombreuses qualités



EUROPÉENNE

pour l'époque. Certains ont même résolu ses problèmes de fiabilité en lui greffant le V8 3,5 litres du Range Rover ou de bons vieux 6 cylindres Triumph.

Finalement, seulement 25 877 Stag ont été produites entre 1970 et 1977. La Stag est morte simplement parce qu'il n'y avait pas d'argent dans la cagnotte de British Leyland pour la réparer et aussi parce qu'une voiture qui utilisait un moteur unique et qui représentait un peu de ventes était un luxe superflu, qu'une entreprise luttant pour sa survie ne pouvait se permettre.

Lorsqu'elle est tombée tranquillement dans l'obscurité, la Stag a été vite oubliée, mais en l'espace de quelques années, elle est vite devenue une voiture culte et reste aujourd'hui la doyenne des voitures britanniques classiques. Elle s'aligne fièrement aux côtés des MGB et Morris Minor, Austin-Healy comme les sportives les plus emblématiques de l'époque.

Cela pourrait sans doute expliquer le taux de survie incroyablement élevé de la Stag.



Nous nous demandons à quel point les choses auraient été différentes si le moteur V8 de la Rover y avait été installé plus tôt, en supposant que les travailleurs de British Leyland auraient pu être convaincus d'ajouter plus de compétence dans sa construction.

Pour suivre l'actualité des anciennes Triumph, je vous invite à consulter DiagnoSpit (<https://www.amicalespitfire.org/documentation/diagnospit/>) sur l'excellent, dynamique et très complet site internet de l'Amicale Spitfire. Il regorge d'informations et de conseils sur les modèles Triumph, dont évidemment la Spitfire. De plus, grâce à son forum interactif, ce site permet aux amateurs de la marque d'échanger et de faire partager leur expérience.



Ma belle histoire

DENIS DANEAU

Comme c'est souvent le cas, je me suis découvert une passion pour les voitures anciennes alors que j'étais très jeune. J'ai toujours aimé la nostalgie reliée à cette belle passion qui nous fait revivre des moments merveilleux de notre jeunesse. Ayant eu la chance de restaurer plusieurs véhicules de collection, et connaissant les bons et les mauvais côtés associés à de tels travaux, je suis bien placé pour dire que par les temps qui courent, il est plus recommandable de se procurer une voiture « clé en main » ou presque... À moins que vous ayez le budget et les talents requis pour vous embarquer dans une telle aventure.

Il y a quelques années, j'avais décidé de me procurer une Austin-Healey, mais les prix prohibitifs demandés me firent opter pour une voiture moins chère et aussi très rare. C'est ainsi que j'ai acheté cette Triumph Stag 1973 d'un collectionneur de Montréal qui l'avait lui-même acquise d'un autre amateur d'autos anciennes de l'Alberta. L'auto était en excellent état et je n'ai jamais regretté ce bel achat. Son unicité, son style exceptionnel et sa fiabilité mécanique en font une voiture qui ne laisse personne indifférent.

Au plaisir d'une prochaine rencontre!



Ma voiture de rêve
AUSTIN-HEALEY 1965-66

OPTO RÉSEAU

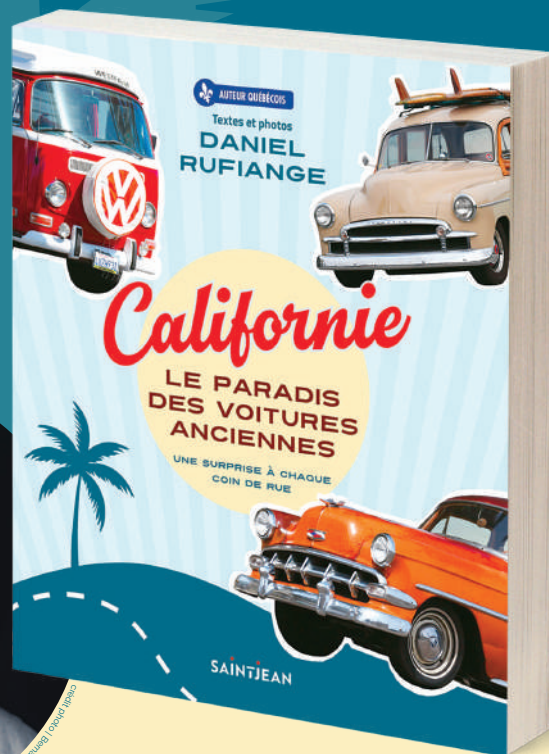
- SHERBROOKE O. | 243, rue King O.
- SHERBROOKE E. | 29, 10e Avenue N.
- FARNHAM | 285, rue Principale E.
- WINDSOR | 71, rue de l'Église
- LENNOXVILLE | 160, rue Queen
- DRUMMONDVILLE | 112, Lindsay
- ROCK FOREST | 4857, boul. Bourque, #19
- GRANBY | 800, rue Principale, #105
- WATERLOO | 4545, rue Foster
- BEDFORD | 12, rue Principale



UN VÉRITABLE
roadtrip nostalgie

SUR LES MYTHIQUES
ROUTES DE CALIFORNIE
À LA RENCONTRE
DE BELLES D'AUTREFOIS.

Par un expert en la matière,
collaborateur à *L'Annuel*
de l'automobile.



PIÈCES D'AUTO CLASSIQUES J.R.



225 RUISSEAU N. ST-CLET. QC JOP 1S0

PIÈCES NEUVES & USAGÉES

- PIÈCES
- MÉCANIQUE
- RESTAURATION
- RÉUSINAGE DE MOTEUR
- RESTAURATION DE MOULURES
- INTÉRIEUR
- ET BEAUCOUP PLUS

450-456-3582



'80

PRESQUE UNE CADILLAC



Propriétaire:
MICHEL LABRECQUE,
Saint-Hubert, QC

L'OLDSMOBILE 98 1984



Fondée en 1897 par Ransom Eli Olds (1864-1950), l'Olds Motor Works lança en 1901 la première auto à essence produite en série, l'Oldsmobile Curved Dash, nommée ainsi à cause de sa face avant typiquement recourbée. Mais à cause d'une mésentente avec la direction, il quitta sa compagnie pour fonder en 1905 REO Motor Car Company qui fabriqua des autos (les fameuses Flying Cloud des années 1930), des camions et des autobus jusqu'en 1975.



En 1908, William Crapo Durant, président de General Motors, un conglomérat automobile naissant, acheta la Olds Motor Works en difficulté et l'intégra avec les deux autres marques du groupe, Buick et Cadillac. Ce triumvirat constitua l'épine dorsale de ce qui allait devenir un géant de l'automobile. Avec l'addition de Oakland (qui disparaîtra au profit de Pontiac au début des années 30) en 1909 et Chevrolet en 1918, le portrait de famille GM était complet.

Plusieurs personnes se demandent pourquoi les modèles Oldsmobile sont nommés avec une numérotation à deux chiffres, voici pourquoi. À la fin des années 1930, Oldsmobile abandonna la désignation par lettre pour en adopter une nouvelle. Il y avait au catalogue quatre séries nommées 60, 70, 80 et 90 et un choix de deux moteurs 6 et 8 cylindres en ligne. Le bas de gamme se nommait 66 (série 60 avec 6 cylindres) et, à l'opposé, le haut de gamme (série 90 avec 8 cylindres) s'appelait 98. Devinez maintenant ce que voulait dire le modèle 88...

C'était la belle époque, « que les moins de vingt ne peuvent pas connaître », ou tout était simple et défini, la musique plaisante et General Motors avait une gamme de produits cohérente.

- plateforme A (A Body) pour Chevrolet et Pontiac, l'entrée de gamme
- plateforme B (B Body) pour Oldsmobile et Buick, le milieu de gamme
- plateforme C (C Body) pour Cadillac, le haut de gamme

Les dépositaires étaient positionnés comme suit :

- 1 - Chevrolet - Oldsmobile - Cadillac
- 2 - Pontiac - Buick - Cadillac - GMC (camions légers)

Mais, la diversification à outrance de chaque marque de GM mena à un mélange des genres qui dilua le produit. Comme Buick, Oldsmobile finit par avoir accès au châssis C et le modèle 98 qui en fut dérivé devint son porte-étendard. Dans les années 1960, Oldsmobile eut accès à la plateforme A (A-Body) des intermédiaires et la Cutlass naquit. Dans les années 1970, ce fut le tour de la compacte Omega, qui était le clone de la Chevrolet Citation, et sa plateforme X (X Body).

Revenons à nos moutons. Le modèle 98, qui fut produit de 1941 à 1996, se déclina en 11 générations successives. Celle qui nous intéresse ici est la 10^e génération, qui alla de

1977 à 1984. À la suite du choc pétrolier de 1973 et à l'augmentation du prix de l'essence à la pompe, une réduction de la consommation s'imposait, et qui dit consommation dit réduction de poids.

L'Oldsmobile 98 fut radicalement transformée et on assista pour la première fois à une réduction de la taille du véhicule, ce que les Américains ont appelé le *downsizing*.

1 - l'empattement de la plateforme C passa de 127 à 119 pouces,

2 - le poids passa de 4 800 (2 200 kg) à 4 000 livres (1 800 kg),

3 - la longueur hors-tout se rétrécit de 232,2 (5 898 mm) à 220,4 pouces (5 598 mm),

4 - la cylindrée du moteur diminua de 455 pc (7,5 L) à 403 pc (6,6 L).

La transmission automatique était la nouvelle THM 200 4R à 4 vitesses.

Le styliste en chef de GM, Bill Mitchell, dessina une ligne sobre et assez angulaire et réussit à garder l'espace intérieur équivalant à l'ancienne génération. Le modèle haut de gamme s'appelait maintenant 98 Regency Brougham et était disponible en coupé 2 portes et en berline 4 portes avec montants. Comme la nouvelle plateforme C (C Body) prévue pour 1985 était une traction, l'ancienne plateforme, une propulsion, fut désignée D (D Body) pour l'année 1984 uniquement. Et si on avait suivi la logique des Oldsmobile, ce nouveau modèle de 11^e génération aurait dû s'appeler 96, car seulement deux V6 (3,0 et 3,8 L d'origine Buick) étaient disponibles.

Le client type de l'Oldsmobile 98 était à l'aise financièrement, mais discret ; il voulait le luxe d'une Cadillac, mais sans son tape-à-l'oeil ostentatoire. Bref, le « charme discret de la bourgeoisie ». C'est le modèle Aurora, sorti en 1995 et construit sur la plateforme G (G Body) qui remplaça le modèle 98.

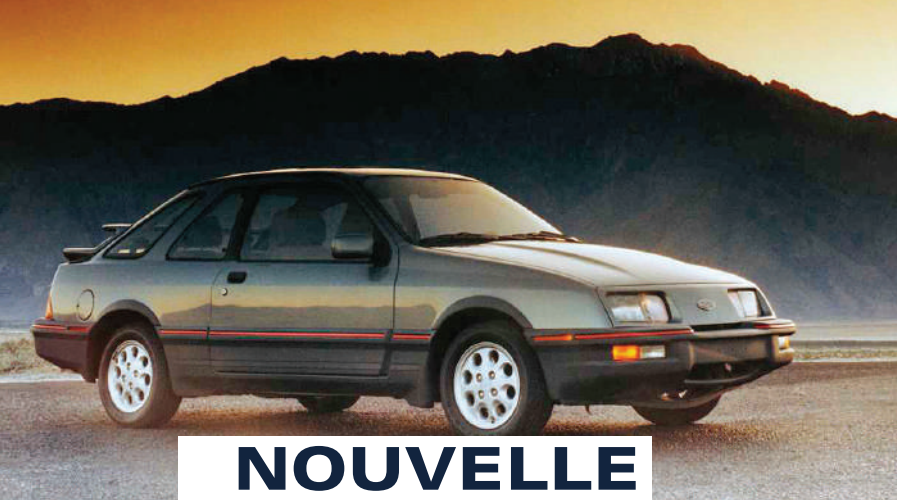
Ensuite, ce fut la débandade de GM, fruit de l'arrogance et de l'aveuglement de ses dirigeants. Deux marques prestigieuses passèrent à la moulinette de la réorganisation : Oldsmobile en 2004 et Pontiac en 2009. La restructuration ne fut possible que grâce à l'intervention du gouvernement américain qui sauva ainsi le géant de l'automobile de la faillite.



Oldsmobile fabriquait au cours de ses 107 années d'existence plus de 14 millions de véhicules. Ce fut cette marque qui mit au point ce qui est le plus typique des automobiles américaines : la transmission automatique. Après un premier modèle appelé AST (Automatic Safety Transmission) disponible en 1937, Oldsmobile dévoila en 1939 ce qui allait devenir le modèle étalon de toutes les transmissions automatiques, la Hydramatic, avec son convertisseur de couple hydraulique et ses engrenages planétaires.

The Times They Are a-Changin', chantait Bob Dylan. Oldsmobile est disparue et GM ne dominera plus jamais la planète automobile comme jadis : RIP.





NOUVELLE ANCIENNE

MERKUR XR4Ti (1985-1989)



Le point de vue de
JEAN-YVES GAUTHIER

Merkur fut l'une des marques ayant connu la plus courte existence sur le marché de l'automobile puisqu'elle ne fut commercialisée en Amérique du Nord que pendant quatre courtes années par la division Lincoln-Mercury du géant américain Ford, soit un an de plus que la défunte marque Edsel du même fabricant.

Ne cherchez pas plus loin quant à la signification du mot *Merkur* puisqu'il s'agit simplement de la traduction du mot Mercury en allemand. D'ailleurs, les modèles Merkur étaient assemblés à l'usine de Cologne en Allemagne faisant partie du groupe Ford Europe.

L'histoire de la marque se déroule donc à une époque où certains influenceurs du monde de l'automobile se plaignaient que les constructeurs européens n'envoyaient pas leurs meilleurs véhicules de notre côté de l'Atlantique. La venue de Merkur sur notre marché fut donc la tentative de Ford d'offrir aux acheteurs américains et canadiens, quelques-uns de leurs meilleurs produits du Vieux Continent en débutant avec la XR4i originalement commercialisée sous le nom Sierra. Seule la version trois portes au design futuriste fut ainsi proposée afin de permettre aux concessionnaires Lincoln-Mercury d'offrir un produit pouvant rivaliser avec la BMW Série 3 et la SAAB 900.

Cette décision d'importer la Sierra ne fut pas aussi simple que les dirigeants de Ford l'auraient souhaité en débutant par la

motorisation, car le V6 de la XR4i aurait été étranglé par les exigences en matière d'émissions polluantes. Deux options furent alors considérées par Ford en ce qui a trait à la version américanisée de la XR4i, soit le moteur quatre cylindres de 2,3 litres turbocompressé, mais sans refroidisseur de la Mustang SVO ou, étonnamment, le V8 de 5,0 litres de la Mustang GT. La première option ayant été retenue, la voiture est donc rebaptisée XR4Ti avec l'ajout du « T » pour Turbo. Pas moins de 850 nouvelles pièces, incluant le moteur, furent changées sur la voiture afin de répondre aux normes fédérales américaines.

Lancée en grande pompe comme antidote pour contrer le syndrome BMW, la XR4Ti a généré beaucoup d'attention de la presse automobile avec ses performances relativement élevées puisque la voiture, avec ses 175 chevaux sous le capot, était capable de franchir le zéro 100 km/h en 8 secondes; un temps inférieur à celui réalisé par les sportives américaines à motorisation V8 comme la Chevrolet Camaro et la Ford Mustang.

Avec son prix de départ avoisinant les 16 000 \$ US en 1985, la XR4Ti n'était pas une aubaine puisque pour une centaine de dollars de plus, l'acheteur avait l'opportunité de se procurer une BMW de série 3.

Alors que le toit ouvrant actionné à la manivelle était livré de série, des équipements tels la sellerie de cuir, les sièges chauffants, les vitres et le verrouillage des portières en commande électrique étaient offerts en option. Aussi offerte moyennant

supplément, la transmission automatique avait pour effet de réduire la puissance disponible à 145 chevaux, une baisse de 30 chevaux par rapport à la boîte manuelle qui équipait la grande majorité des unités produites.

Reconnaissable à son double aileron à l'arrière, la Merkur XR4Ti n'a subi que quelques petits changements d'ordre esthétique au cours des quatre années de production. Malgré des prédictions optimistes lors de son lancement alors que les concessionnaires Mercury-Lincoln projetaient écouler entre 16 000 et 20 000

unités par an, les ventes réelles ne furent jamais au rendez-vous. Pour l'année modèle 1989, seules environ 4 000 voitures ont trouvé preneur. Au total, un peu plus de 42 372 Merkur

XR4Ti ont été importées aux États-Unis au cours des quatre années de production. En plus du faible volume de vente et du renforcement des critères de qualification en matière de collision, la XR4Ti aura été victime de problèmes de qualité initiale et d'erreurs de jugement de la part des dirigeants de Ford, notamment en ce qui concerne la disponibilité des unités équipées de la transmission automatique.

Aujourd'hui, la Merkur XR4Ti est souvent oubliée dans l'histoire de l'industrie automobile. Néanmoins, la voiture fut une des premières tentatives d'un des trois grands manufacturiers de Détroit de compétitionner directement avec BMW. À quand remonte la dernière fois où vous avez aperçu une Merkur XR4Ti ?





Le point de vue de
MIGUEL ROY

Bien qu'elle fût un échec commercial, la XR4Ti était une voiture exceptionnelle à bien des égards, car elle était bien construite et avant-gardiste. Tel que mentionné dans la première partie de cette chronique, sa mission première était de rivaliser contre les BMW de série 3, les Saab 900 et autres voitures sportives de luxe de l'époque. Cette mission, la XR4Ti la remplissait avec brio, voyons donc comment elle y arrivait.

Tout d'abord, il faut mentionner que la Merkur XR4Ti est une propulsion (c.-à-d. roues arrière motrices), ce qui caractérise le comportement routier dans son créneau. Sa suspension indépendante aux quatre roues était composée à l'avant de jambes de force MacPherson et de bras latéraux triangulés avec barre stabilisatrice, alors qu'à l'arrière il s'agissait de bras semi-oscillants assortis de ressorts hélicoïdaux montés devant les essieux et d'amortisseurs montés derrière les essieux. Évidemment, une barre stabilisatrice complétait le tout. Fait à noter, les ressorts étaient plus fermes que sur la Ford Sierra européenne originale dont la XR4Ti dérive. La direction à crémaillère avec assistance variable était plutôt directe et bien communicative. Pour 1985 et 1986, les pneus étaient de grandeur P195/60HR14, puis à partir de 1987 on passa à la dimension P195/60HR15. Les très jolies jantes de 14 pouces comportaient huit ouvertures rondes, alors que les jantes de 15 pouces étaient soit à huit branches carrées (1987) ou de style BBS (1988-1989). Le freinage était assuré par des disques de 10,2 pouces à l'avant et des tambours de 10 pouces à l'arrière. Sans être exceptionnels, ils étaient sûrs et efficaces. La XR4Ti affichait un comportement routier extrêmement solide et rassurant. Elle se laissait pousser dans les

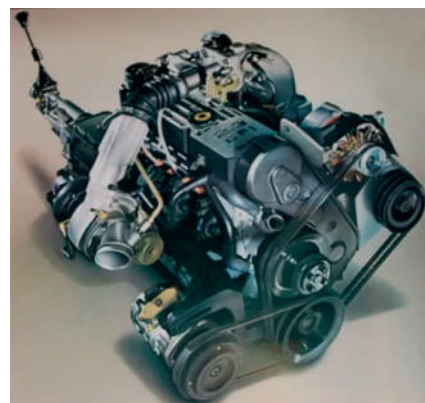
virages sans jamais broncher et pardonnait même les erreurs de pilotage. Malgré la rigidité de sa suspension, la voiture demeurait confortable sur mauvaise route.

La motorisation de la XR4Ti était fort intéressante aussi. Poussé à 175 chevaux sur la version à boîte manuelle, ce quatre cylindres de 2,3 litres en impressionnait plus d'un. Sa conception de base remontait à 1970 en Europe, puisque ce moteur a été introduit avec une cylindrée de 1,6 litre dans les Ford Cortina et Taunus (NDLR ne pas confondre avec la Taurus américaine). Par la suite, ce moulin a été commercialisé dans plusieurs véhicules à travers le monde, avec des cylindrées allant de 1,3 litre à 2,5 litres et ce jusqu'en 2001. Reconnu pour sa robustesse et sa simplicité, ce même moteur a aussi été utilisé sur des chariots élévateurs et autres véhicules commerciaux. Son bloc et sa culasse sont en fonte et il est muni d'un arbre à cames en tête entraîné par une courroie de distribution (*timing belt*). Produite en quantité industrielle, ce quatre cylindres a été surnommé « Lima engine » simplement parce qu'il était fabriqué à l'usine de moteurs Ford à Lima en Ohio.

Revenons à la version se retrouvant sous le capot de la Merkur XR4Ti. Comme mentionné précédemment, sa cylindrée était de 2,3 litres (soit 140 pouces cubes). Il était équipé de l'injection de carburant *Bosch L-Jetronic*, de l'allumage *Ford EEC-IV* et d'un turbocompresseur *Garrett T3*. Son arbre à cames avait été révisé par les ingénieurs de Ford pour marier sa courbe de puissance et de couple avec les transmissions auxquelles il était assorti. Donc, celui-ci était différent avec une transmission automatique par rapport à une boîte manuelle. D'ailleurs, la suralimentation du turbocompresseur (*Turbo Boost*) variait aussi en fonction de la transmission dont la voiture était équipée. Avec l'automatique la suralimentation était de 8 à 10 livres au pouce carré (psi) et atteignait 12 à 14 livres au pouce carré (psi) avec la manuelle. Il en résultait donc une puissance de 145 chevaux à 4 400 tr/min et 180 livres-pied

de couple à 3000 tr/min pour les modèles assortis à la transmission automatique à trois rapports, puis de 175 chevaux à 5200 tr/min et 199 livres-pied de couple à 3000 tr/min pour les modèles équipés de la transmission manuelle à 5 vitesses.

Toutes ces prouesses techniques permettaient à la XR4Ti de franchir le 0-100 km/h en 8 secondes, le ¼ de mile en 15,5 secondes et d'atteindre une vitesse de pointe de 210 km/h, et ce, avec une maniabilité exemplaire. Malheureusement, une mise en marché ratée et un prix d'achat trop élevé ont causé la disparition de ce modèle à l'avenir pourtant prometteur. Il ne nous reste plus aujourd'hui qu'à profiter des rares exemplaires qu'on peut croiser sur la route ou dans une exposition. Si vous en possédez un, n'hésitez pas à nous le faire savoir!



PETITES ANNONCES

Notez que nous ne sommes pas responsables quant au contenu des annonces publiées dans cette rubrique. En raison des délais de rédaction et d'impression du magazine mensuel, nous vous prions de bien vouloir nous aviser si le véhicule et/ou pièce a été vendu(e) par le biais d'une annonce vendue dans d'autres médias, aussitôt que possible.



**»!» DATES DE TOMBÉE. VOTRE ANNONCE PARAÎTRA DANS LA REVUE DE :
AVRIL SI VOUS L'ENVOYEZ AVANT LE 20 FÉVRIER - MAI, SI VOUS L'ENVOYEZ AVANT LE 20 MARS**

CETTE RUBRIQUE EST MISE À LA DISPOSITION DES ABONNÉS ET RÉSERVÉE AUX PARTICULIERS.

Seules les annonces concernant les **véhicules d'origine de 25 ans et plus** seront publiées, ainsi que les articles reliés aux voitures anciennes.

Le texte doit comporter un maximum de **15 mots**. Si le texte est trop long, nous nous réservons le droit de le réduire. Joignez-y une belle photo, puis envoyez-les par **courriel** : info@vaq.qc.ca ; ou par la **poste** : **329 rue de Rouville, Beloeil, Qc, J3G 1X1**; ou via notre **site web** : www.vaq.qc.ca. Votre annonce sera publiée dans notre magazine et sur notre site web.

GRATUIT POUR LES MEMBRES 50\$/3 mois pour les non-membres.

Votre annonce **paraîtra pendant 3 mois consécutifs** dans la revue et sur le site internet. Le dernier mois de parution de votre annonce est indiqué entre les parenthèses. Exemple : (12-24) ; cela veut dire que votre annonce paraîtra jusque dans la revue de décembre 2023.

Si vous souhaitez prolonger sa publication, **il est important de nous téléphoner** suffisamment à l'avance (voir les dates de tombée dans l'encadré jaune ci-dessus). Sans nouvelle de votre part, l'annonce sera supprimée.

ÉVALUATION DE VOITURES ANCIENNES

Plus de 25 ans d'expérience! Le moins cher et le plus rapide! 75\$ à mon bureau et 95\$ à votre résidence. Tarif un peu plus élevé en zone éloignée.*

Gilbert Bureau :
514 745-6278 ou 514 824-6278;
gbureau@videotron.ca

*Certaines conditions s'appliquent.

LES ANNONCES DE NOS MEMBRES SONT SUR FOND JAUNE



AUSTIN HEALEY 3000 MK II BJB 1967. 49 900 \$. Édition Special Golden Healey produite à 563 exemplaires. Plusieurs améliorations apportées. Volant en bois, volant d'origine disponible. Axes de fusées neufs. Prévoir peinture. jc.mathieu56@gmail.com, 418-800-0628 (03-24)



BUICK EIGHT SPÉCIAL DELUXE 1951. 61 720 milles. Transmission automatique Dynaflo. Réparations mineures à effectuer. Batterie neuve. Prix demandé 18 500 \$. Saint-Constant 438 881-4533 (04-24)



BUICK MC-LAUGHLIN 1932. Série 60. Moteur d'origine. 65 000 \$ négociable. M. Simard 819 823-7686 (04-24)



BUICK SPÉCIAL 1940. L'intérieur est original et en très bonne condition. À qui la chance? 17 000 \$ négociable. J-C Boutin (Québec) : 418-655-5455. (02-24)



CADILLAC ELBORADO 1971 décapotable, 40 600 milles, très bon état. 581 246-5931 (02-24)



CADILLAC SEDAN DE VILLE 1973 4 portes hard top dans la famille depuis 1972. 46 500 milles. Prix à discuter. Claude Chartrand 514 323-9827 (02-24)



CADILLAC SERIES 6267 1940 (décapotable coupé) Très rare: seulement 200 produites, 2 400 milles depuis sa restauration complète. Demande 135 000 US\$ Denis Lacroix : 514 209-2540 (04-24)



CHEVROLET CAMARO RACING SÉRIE 1997. Très rare, seulement 8154 R.S produites à Boisbriand, 159 500 Km, numéro correspondant. 17 900 \$ (Neuve valait 27 900 \$, Investi + de 6000 \$) Sylvain : 514 217-2168 (04-24)



CHEVROLET CORVETTE STINGRAY 1971 Moteur 350-300 H.P et transmission manuelle 4 vit. d'origine, 64 000 milles, 2^e proprio, T-Tops, chrome refait et en bon état. Beau projet pour amateur de restauration automobile ! Guy St-Jean 450-531-7276 (04-24)



CHEVROLET CAMARO Z28 1981 Comme une neuve à 98%, aucune rouille, 65 000 km, BQ. 30 000\$. Michel Ménard 450 658-7506 (02-24)



CHRYSLER IMPERIAL 1981. d'origine, 2 portes 192 000 km. Plusieurs pièces de rechange disponibles, inclut ordinateur et grille d'en avant. Avec pièces : 16 000\$. Auto seulement : 13 000\$. Etienne Gauthier 613 680-0076 (02-24)



CHRYSLER 1965 4 portes hard top original, 74 800 milles, en excellente condition. Intérieur à neuf, seule la peinture a besoin d'amour à quelques endroits, victimes du soleil. 21 000\$. Pierre Daneault 819 533-3736 cell: 819 371-8199 (02-24)



CHRYSLER WINDSOR 1966 Automatique au plancher, sièges baquets, moteur 383 2 corps. Prix 18 500 \$ Marc Gagnon 418 590-0694 (02-24)



CHRYSLER SEDAN CM6 1931 entièrement d'origine, très propre, pneus neufs, clé en main. Prêt à prendre la route. 60 000 km. 25 000 \$. Patrick : 450 880-3781/p-raymond@videotron.ca (03-24)



CHRYSLER WINDSOR CANADIEN 1956. 55 000 \$. André : 450 638-5740 (02-24)



CITROËN ID-19 1971 En bon état, 5 vitesses, 93 000 km. 21 500 \$. Gilles Vanier 514 237-4699 (04-24)



DESOTO FYREFLYTE 1959, 2 p. HT, moteur 383 refait, plaqué 2023, freins, volant, vitres, sièges assistés, chrome + intérieur à réviser. 16 500 \$ négo. Jacques (Louiseville): 819-228-1666 ou 819 266-4074 (03-24)



DESOTO 1956 d'origine. Mécanique A-1. Freins refaits à neuf, pneus neufs et amortisseurs arrière à air avec compresseur. Prix 16 000 \$. Francine Morin 819 623-2933 (03-24)



DODGE CORONET 1956, 2 portes Sedan, 8 cylindres automatique. En très bonne condition. 30 000 \$. Mario Beauchamp 819 623-7750 (03-24)



DODGE FARGO 1948. Moteur SBC350, Servo frein, Servo direction, Vitres électriques, immatriculée 60 000 km depuis sa fabrication. 32 000 \$. Christine : 514 586-7134. (02-24).



FORD PHAETON CABRIOLET 1936 Beige intérieur brun. Troisième propriétaire seulement. Très bonne condition. Prix 54 900 \$. R. Camerlain 514 949-9000 (03-24)



FORD 350, 1968. En parfaite condition avec boîte en métal de 14'. 2^e propriétaire. 30 223 miles. 24 500 \$ négociable. Guy Cyr 514 266-3809 (02-24)



FORD MODÈLE A 1931 très bonne condition. 10 000\$. Gilles Lavoie 819 676-6565 (02-24)



FORD MODÈLE F6 1952. Camion d'origine, peinture refaite, toujours entreposé, 17 000 milles. 26 500 \$. Guy Larose 819 629-4499 (04-24).



FORD MUSTANG GT 1994. Belle auto spécial édition, a gagné des prix, intérieur refait, peinture et toit originaux, 152 000km. 15 000 \$. Jean Claude Morneau 450 539-4043 (04-24).



IMPERIAL DÉCAPOTABLE 1968 en parfait état. Une des plus belles au Québec! Moteur 440. Toute équipée. Intérieur en cuir. Mécanique impeccable. 32 000 \$. 514 951-1519 (G10-22)



JEEP COMANCHE 1988. Beau véhicule restauré. Intérieur, extérieur et mécanique A1. Plus de 9 000 \$ investis récemment. Peinture 2005, moteur 2.5 L, manuelle à 2 roues motrices. 16 000 \$. Jean St-Hilaire 450 261-0491 (04-24)



MERCURY SABLE LS 1991 70 000 km, voiture exceptionnelle toujours rangée dans un garage ; équipement complet, air climatisé, automatique au plancher. 7 500 \$. Marc Gagnon : 418 590-0694 ou marchrysler@hotmail.com. (04-24)



MP LAFER 1990. 24 500 \$. André R. Gauthier : argauthier@hotmail.com 418-591-0348 (04-24)



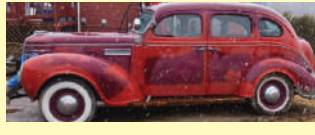
NASH METROPOLITAN 1955 en parfaite condition : 15 000 \$. François Lefebvre, 450-443-4280 (Brossard) (03-24)



METEOR BERLINE 1949 en bon état. 8 000 \$. 581 982-3967 (Québec) (G10)



OLDSMOBILE CUTLASS CIERA 1983. 51,812 milles. Claudine Létourneau 514 281-5103 ou 514 506-7439 (04-24P)



PLYMOUTH 1939 d'origine. Besoin d'amour. Mécanique A1. Prix 6 000 \$. Francine Morin 819 623-2933 (03-24)



PONTIAC 1947 4p modèle SYLVER STREAK, 90% d'origine (V-8 automatique) excellente condition. 14 000 \$ 450 589-7517 - jypicard@hotmail.com (04-24).



PONTIAC PARISIENNE 1986 4 portes, 176 000 km. En très bonne condition d'origine. M. Thibault 418 763-4771 (04-24)



PONTIAC TRANS-AM 1982 moteur V8, 305 pc (5.0 litres), transmission manuelle 4 vitesses Hurst avec vénitienne(Cragar) et bon système de son. Bien entretenue; freins, pneus et batterie neufs. 4 800 \$. 873 662-5070. (03-24)



PONTIAC SUNFIRE DÉCAPOTABLE 1998. 4 500 \$. André R. Gauthier : argauthier@hotmail.com 418 591-0348 (04-24)



PORCHE 928 S4 COUPÉ 1987. Véhicule d'origine, 127 000 km, Peinture neuve. Courroie de distribution (de marque Porcken), boyau de servo-direction, freins, pneus et tapis remplacés. Sièges restaurés. 25 000 \$. Marc-André : 514 206-4736 (02-24)



STUDEBAKER 1925. Big Six. Duplex, (California Top). Une sept passagers à restaurer. Cette voiture est complète et les bancs de cuir sont récupérables. Quatre pneus pratiquement neufs. Restauration facile. 18 000 \$ négociable. J-C Boutin: 418 655-5455. (02-24)



TRIUM/H TR3 DÉCAPOTABLE 1960. Voiture complète à 98 %, avec 8 000 \$ de pièces neuves. Voiture à restaurer. 8 000 \$. Jean Brodeur 514 298-3043 ou Jean brodeur1953@gmail.com (02-24)



VOLKSWAGEN BEETLE COUPÉ 1995. Voiture unique et restaurée. Moteur 1600cc. Double carburateur, +/- 75 000 km, look allemand, carrosserie, peinture, suspension, mécanique, sièges, pneus neufs. 28 990 \$. Jean-Pierre Lussier 514 829-3568 (04-24)



VOLVO 850 R BERLINE 1997. Le seul exemplaire blanc avec transmission manuelle vendu au Canada en 1997. 293 400 KM. Moteur modifié, courroie de distribution, câbles et bougies changées et plus. 3 000 \$. Michel Lamothe 450 466-5285 (02-24)



VOLKSWAGEN MERCEDES-GAZELLE 1971 décapotable. Véhicule d'origine en bonne condition. 10 500 \$. Derek Greniuk 514 626-2956 (03-24)



VOLKSWAGEN BEETLE 1959, véhicule d'origine en bonne condition, 73 000 km. 17 500\$. Derek Greniuk 514 626-2956 (03-24)

*** LES ANNONCES SUIVANTES PROVIENNENT DE SITES INTERNET.**

Nous les publions à titre d'intérêt pour nos lecteurs qui préfèrent la présentation papier. Nous le faisons également pour aider les annonceurs à vendre leur véhicule. Le VAQ n'assume aucune responsabilité quant à la rectitude chronologique de ces annonces qui suivent. Il se peut donc que certains véhicules ou articles aient été vendus au moment de leur parution dans la revue.



ALFA-ROMEO 1987 en bon état. 450 735-0892



ALFA ROMEO 1992 en très bon état. 22 500 \$. 514 953-6060



AUDI 4000 1987 en bon état. 5 800 \$. 819 580-8546



AUSTIN-HEALEY 1967 en très bon état. 905 818-3229 (Ont.)



AUSTIN-HEALEY 3000 MK III 1966 en très bon état. 119 000 \$. 514 978-7064



AUSTIN-HEALEY 3000 1960 en excellent état. 49 980 \$. 514 296-5432



AUSTIN 7 1936 en bon état. 13 900 \$. 819 470-0660



AUSTIN-HEALEY SPRITE 1960 en très bon état 26 000 \$. 905 991-4923 (Ont.)



AUSTIN-HEALEY SPRITE 1960 en excellent état 26 500 \$ 416 788-6851 (Ont.)



AUSTIN COUNTRYMAN A40 1949 en excellent état. 22 000 \$. 519 504-4977 (Ont.)



BUICK SPECIAL 1956 à restaurer. 5 800 \$. 450 898-7314



BUICK GRAND NATIONAL 1987 en excellent état. 55 000 \$. 833 491-3622 (Ont.)



BUICK 1932 à donner! Bonne pour les pièces. 705 561-1406



BUICK CENTURY 1955 décapotable en excellent état. 99 950 \$. 514 562-9163



CADILLAC COUPÉ DE VILLE 1970 en très bon état 15 800 \$. 289 273- 0010



CADILLAC ELDORADO 1980 à réviser. 1 500 \$. 519 757-3635 (Ont.)



CADILLAC DE VILLE 1991 en bon état. 1 500 \$. 819 585-3001



CADILLAC DE VILLE 1980 en bon état. 15 000 \$. 647 745-3903 (Ont.)



CHEVROLET CORVETTE 1975 à réviser. 8 900 \$. 519 942-3093



CHEVROLET CAMARO R/S SS 396 1967 en excellent état. 69 500 \$. 519 494-8775 (Ont.)



CHEVROLET DELRAY 1956 en très bon état. 40 000 \$. 833 251-4861 (Ont.)



CHEVROLET CORVETTE STING RAY 1975 en très bon état. 14 995 \$. 519 476-7100 (Ont.)



FERRARI TESTAROSSA 1990 en très bon état. 249 995 \$. 833 275-8280 (Ont.)



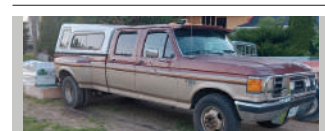
FORD COUPÉ 2 PORTES 1949 en très bon état. 23 500 \$. 613 968-5376



FORD FAIRLANE 1956 en parfait état. 52 000 \$. 833 491-3622 (Ont.)



FORD FAIRMONT 1978 en bon état. 8 500 \$. 418- 243-2056



FORD F-350 1989 en bon état. 25 000 \$. 519 981-3282 (Ont.)



FORD MUSTANG 1997 en très bon état. 2 350 \$. 905 380-9641



FORD MUSTANG FASTBACK 1965 en excellent état. 96 000 \$. 833 239-7668 (Ont.)



FORD MUSTANG DÉCAPOTABLE 1968 en très bon état. 46 500 \$. Infos : seymour.dg@gmail.com

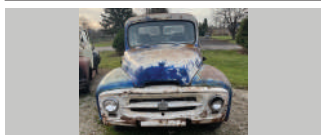


FORD TORINO 1976 À RESTAURER. 3 700 \$. 705 474-8737 (North Bay Ont.)

Vendre et acheter une voiture doit rester un plaisir.



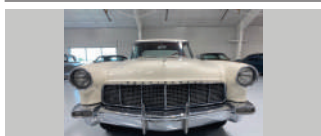
FORD XL DÉCAPOTABLE 1969 en bon état. 20 000 \$. 613 621-2004 (Ottawa Ont.)



INTERNATIONAL 1953. Beau projet. 5 995 \$. 519 379-6681 (Ont.)



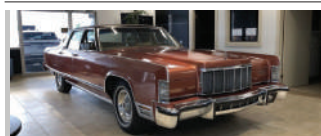
JAGUAR MK II 1960 en très bon état. 45 000 \$. 519 660-9099 (Ont.)



LINCOLN CONTINENTAL MK II 1956 en excellent état. 57 000 \$. 833 214-6310 (Ont.)



LINCOLN CONTINENTAL V12 DE 1948 en bon état. 19 995 \$. 416 520-2152 (Ont.)



LINCOLN TOWN CAR 1976 en excellent état. 14 000 \$. 833 428-2671 (Ont.)



MAZDA AUTO-ZAM AZ-1 DE 1992 en très bon état. 514 346-1033



MERCURY MONTCLAIR 1955 en très bon état. 39 500 \$. 833 239-7668 (Ont.)



MERCURY PHAETON 1956 à restaurer. 5 500 \$. 416 807-2665 (Ont.)



MERCURY ZEPHYR 1979 pour les pièces. 418 243-2056



MERCEDES-BENZ 300SL 1961 en excellent état. 905 875-4700 (Ont.)



MERCURY COUGAR 1986 en excellent état. 4 400 \$. 514 886-0281



METEOR RIDEAU VICTORIA 1956 en très bon état. 55 999 \$. 613 473-2078



METEOR 1954. Un projet ou pour les pièces. 750 \$. 613 836-4531 (Ottawa Ont.)



MGB 1979 en très bon état. Échange accepté. 418 421-0160



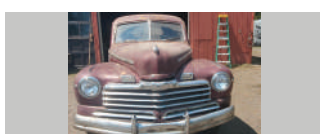
MGA 1959 en bon état. 23 999 \$. 905 320-6429 (Ont.)



MG-TD 1953 en excellent état. 17 900 \$. 613 848-4217



MG-TD 1951 en excellent état. 27 500 \$. 705 262-8693 (Ont.)



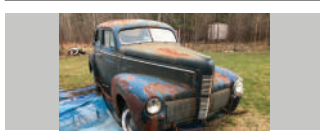
MONARCH COUPÉ en bon état. NON modifié. 10 900 \$ 807 767-5599 (Thunder Bay Ont.)



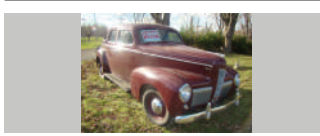
MONARCH 1951. Il s'agit ici de deux véhicules. 519 638-0599 (Ont.)



MONARCH LUCERNE 1957 en excellent état. 24 500 \$. 613 888-8538 (Ottawa Ont.)



NASH LAFAYETTE 1939. 4 995\$. 613 668-1149 (Ottawa Ont.)



NASH LAFAYETTE 1940 en bon état. 7 000 \$. 514-686-7872



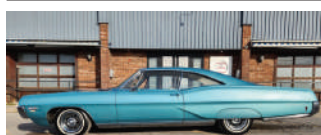
NASH LAFAYETTE 1937 à restaurer 7 500 \$. 613 301-0364 (Ottawa Ont.)



NISSAN PRINCE SKYLINE 1968 en très bon état. 49 985 \$. 833 275-8280 (Ont.)



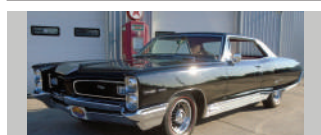
OLDSMOBILE CUTLASS SUPREME 1987 en très bon état. 24,000 km d'origine. 24 900 \$. 519 658 3788 (Ont.)



PONTIAC BONNEVILLE 1967 en excellent état. 32 995 \$. 450 455-1567



PONTIAC GRAND LE MANS 1981 en très bon état. 519 999-6846 (Ont.)



PONTIAC GRAND PRIX 1966 en très bon état. 24 000 \$. 833 270-5814 (Ont.)



PONTIAC 1958 en bon état. 613 797-2718 (Ottawa Ont.)



PONTIAC TRANS-AM 1994 en excellent état. 22 500 \$. 514 562-9163



PONTIAC SILVER STREAK FASTBACK 1948 en parfait état. NON modifiée. 49 900 \$. 833 262-8210



PORSCHE 911 930 TURBO 1979 en très bon état. 179 000 \$. 579 888-8000



PORSCHE 968 1994 en très bon état.
37 500 \$. 579 888-8000



PORSCHE 911 993 CARRERA 1995 en très bon état. 119 000 \$. 579 888-8000



PORSCHE 911 CARRERA 1995 en très bon état. 126 000 \$ 579 888-8000



RAMBLER AMERICAN 1962 en très bon état. 20 000 \$. 450 271-4969



RAMBLER AMERICAN 1963 à réviser.
7 000 \$. 450 271-4969



RENAULT 4CV 1960 en bon état.
613 295-7032 (Ottawa Ont.)



RILEY ELF MK II SUPER MINI 1967 en très bon état. 25 900 \$. 514 444-1973



ROLLS-ROYCE CORNICHE 1980 en très bon état. Cette auto est au Québec.
800 837-9902



ROLLS-ROYCE SILVER-SHADOW 1972 en très bon état. 44 999 \$. 647 838-9711 (Ont.)



SHELBY COBRA 1967 en excellent état.
905 875-4700 (Ont.)



TRIUM/H SPITFIRE 1976 en très bon état.
5 500 \$. 905 628-4246



STUDEBAKER 1953 à restaurer. 12 700 \$.
450 776-2659



STUDEBAKER LARK 1963 Fonctionne bien. À réviser. 3 000 \$. 519 588-0311 (Ont.)



TRIUM/H TR6 1972 en excellent état.
19 900 \$. 581 444-4999



ULTRASTAR 1988 à restaurer ou pour les pièces. 613 868-7510 (Ont.)



VAUXHALL CRESTA 1955 en très bon état. 6 500 \$ 438 828-1874



VOLVO 1972 en très bon état.
8 500 \$. 416 896-1147 (Ont.)



VOLVO P1800 1971 en bon état.
10 000 \$. 705 464-9028 (Ont.)

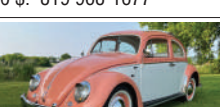
VOLVO P1800 1971 en bon état.
35 000 \$. 705 991-1699 (Peterborough Ont.)



VOLKSWAGEN BEETLE 1958 en bon état.
19 500 \$. 819 323-8417



VOLKSWAGEN 1972 en très bon état.
27 000 \$. 819 968-1677



VOLKSWAGEN 1956 en très bon état.
519 854-9657 (Ont.)



VOLKSWAGEN 1957 en très bon état.
35 000 \$. 705 991-1699 (Peterborough Ont.)



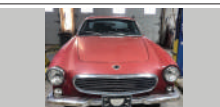
VOLKSWAGEN 1973 en bon état. 8 000 \$.
514 358-7130



VOLKSWAGEN 1971 en bon état.
14 000 \$. 514 778-2702



VOLVO PV-544 1963 en bon état.
10 000 \$. 705 464-9028 (Ont.)



VOLVO P1800 1971 en bon état.
8 500 \$. 438 822-2671



VOLVO P1800 1972 en très bon état
45 000 \$. 810 434-7172 (Ont.)



WILLYS 1953 en parfait état.
450 588-3606



TOYOTA CELICA GT 1984 en très bon état. 12 495 \$. 514 444-1973



TRIUMPH TR6 en bon état. 7 500 \$.
905 260-2960 (Ont.)



WILLYS-OVERLAND JEEPSTER 1948 en très bon état. 27 900 \$. 514 978-7064

Divers à vendre

BUICK SKYLARK 1965 décapotable. 55 000 milles, complètement d'origine, roule parfaitement, beaucoup de photos sur demande prix : 10 750 \$. Roland 514 246-5536 (02-24)

FORD 1953 décapotable en bonne condition. Prix à discuter. Réal Laprade 450 267-2989 (03-24)

Différentes **PIÈCES DE MODÈLE A** : frame, essieu avant, démarreur, bloc moteur et plus. Robert Durand 514 619-7033 (04-24)

Différentes **PIÈCES DE MODÈLE T** à vendre, transmission, magnéto, magnéto, châssis, carburateur. Robert Durand 514 619-7033 (04-24)

PIÈCES DE DODGE CORONET 440 COUPÉ 1969. Grille avant complète avec les deux contours de lumière, deux feux arrière. autres pièces d'autos anciennes à vendre. Sébastien Longpré 819 323-6227 (04-24)

PIÈCES MUSTANG 1964 À 1968, torque transmission, amortisseurs, roulement avant et différentiel, miroir et beaucoup plus encore. Roland Desfosses 819 630-1019 (4-24)

CARROSSERIE CHEVROLET SEDAN 2 PORTES 1938, sans mécanique, entreposé depuis 40 ans dans un garage chauffé. Pour pièces ou projet. 3 500\$ ferme. Larry Fournier 418 277-1845 (4-24)

PLUS DE 200 LIVRES MÉCANIQUES en bonne condition. Pour auto et Pick-up de 1924 à 1976 Chrysler, GM, Ford et autres. Manuels de service, liste de pièces, drive service ect. 25 \$ l'unité. Eddy Alain, Portneuf 418 286-3993 eddyalain@videotron.ca (02-24)

HORLOGE POUR PACKARD datant des années 30 ou 40, pourrait faire le bonheur d'un amateur ou d'un professionnel. Gratuit pour un membre du VAQ 20\$ pour les frais d'expédition ou venez la chercher à Iroquois, Ontario. Claude Lavoie 613 797-6090 ccccccc@persona.ca (02-24)

TRANSMISSION 4 VITESSES pour camion G.M.C 1960-1970. 300 \$. Jean-Charles Nadeau 418 338-1106 (02-24)



VOITURE À CHEVAL deux sièges. 500\$. Jean-Charles Nadeau 418 338-1106 (02-24)



BUMPER GARD des années 50. 75\$. Robert Durand 514 616-7033 (02-24)



VALISE DE MÉTAL pour voiture des années 30. 400\$. Robert Durand 514 616-7033 (02-24)



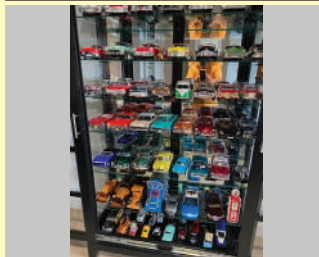
COLONNE DE DIRECTION complète en bon état pour Mustang 1968 Claude Tremblay 514 255-9459 (02-24)



ROTULE DE DIRECTION CÔTÉ droit Moog ES406R, neuve dans la boîte. Aussi compatible avec: LeMans, Monte-Carlo, 442, F85, Vista Cruiser, Cutlass Supreme. 50 \$. Mark Malone 514 941-6171 (02-24)

LOT DE PIÈCES en bon état pour une **CADILLAC 1930**. Aimerais aussi connaître d'autres propriétaires de Cadillac Fleetwood 1930. Merci. Claude Lavoie. 613-797-6090 (02-24)

RADIATEURS COMPLETS DE BUICK 1915-1919. 514 336-0905 (G10)



ARMOIRE HAUT DE GAMME. 2 500 \$. Raymond Roy : raymondroy@videotron.ca (01-24)

LOTS DE PIÈCES. BUICK 1954, pare-brise, caoutchouc neuf, kit complet pour transmission, joint de moteur, deux transmissions ect. Pour plus de détails me contacter. 100\$. Alain Roy 450 447-5050 (03-24)

MOTEUR RÉUSINÉ 1946-48 Chevrolet complet avec collecteurs d'admission et d'échappement, démarreur, générateur. Pompe à eau. 2 000 \$. Jean-Charles Nadeau 514 338-1106 (02-24)



RIDELLE pour boîte de camion de 8 pieds avec grille de protection pour lunette arrière. 1 200 \$. Jean-Charles Nadeau 418-338-1106 (01-24).



VITRE DE PORTES avant gauche et droite avec cadrage métallique, Provenant d'un Ford Galaxie 4 portes Hardtop et autres pièces. 120 \$. Normand Brien 514 648-9506 (04-24)

FORD GALAXIE 1968, 4 Portes complet. Tout sur la voiture pour pièces, bel intérieur. Couleur crème, moulure. Yves Pomerleau : 514 694-8202 (01-24).

BOITE DE PICK UP willys années 50 : 550.00\$. **PARE CHOC ET COFFRE PONTIAC 1929** : 150.00\$. **SEMOIR MC CORMICK**: 200 \$. André : 819-274-2899 (04-24)

Je vends ma collection de **PIÈCES D'AUTOS DES ANNÉES 1930-40**. En lot ou à l'unité. 418 655-5455 (G12-22)



MOTEUR FORD MODÈLE A 1928-1931 neuf complet avec pompe à eau, générateur, démarreur et collecteurs d'échappement. Jean-Charles: 418 338-1106. suzannepoulin52@outlook.com (02-24)

Un bon lot de **PIÈCES DE CHEVROLET 1928-32** surtout 1929. Autres pièces d'autos des années 1920-30. 819 944-9594 (G10)



RADIATEUR D'ESSEX des années 1920. 418 563-6954 (G10)

OSSATURE incluant toutes les composantes en bois et métal en bon état, d'un toit pour une **DÉCAPOTABLE DES ANNÉES 1915-29**. 418 563-6954 (G10)

Beaucoup de **DOCUMENTATION AUTOMOBILE** des années 1915-1960. 418 563-6954 (G10)



RÉSERVOIR À ESSENCE GM NOVA 70-72, Ventura II 71-72 w/o E.E.C. Bonne condition, a été traité à l'extérieur avec un produit antirouille. La jauge à essence neuve de GM, pas de Spectra. Le numéro de pièce du réservoir GM 3998317 ou 3930857. Dimension 38" X 19 3/8 X 7 3/8. Gallons 18 U.S. 68 litres. 250 \$. Robert 450 655-1250 (04-24)

CATALOGUES D'ÉPOQUE et d'origine pour les autos suivantes: Plymouth 1930/Plymouth 1937/Oakland 1930/Reo 1925/Willys-Knight 1926/Durant 1922/Pontiac 1935/Pontiac 1926/Auburn 1926-27. 20 \$ chacun ou 100 \$ pour le lot. Également 7 grands items couleur pour tous les modèles de Cadillac LaSalle 1939 : 45 \$. gbureau@videotron.ca (G10)

On recherche

CAPOT DE 442 1972 celui avec les 2 grises d'air. Claude Chouinard 450 839-6252 (02-24)

MANUEL DE SERVICE POUR CADILLAC FLEETWOOD 1930. Claude Lavoie 613 797-6090 ccccccc@persona.ca (02-24)

MERCEDES 1973 À 1985 Recherche pièces usagées. Denis Lafrenière 819 265-3151 (04-24)

VITRE DE PORTE teintée pour Pontiac TRANS-AM LEMANS 1973 à 1975. Ghislain Ouellet 418 877-7849 (02-24)

PNEUS 21" CHEVROLET 1927, et pneus 32" **STUDEBAKER 1922** neufs ou usagés. Pierre Grondin : 450 501-0215 (02-24)

PIÈCES pour HILLMAN Minx 1960 et FORD CONSUL 1957. Pierre Grondin : 450 501-0215 (02-24)

Je recherche un **MOTEUR** pour une **FORD T 1927**. 819 425-0966 (02-24)



Débuter restauration **CAMION 1972 CHEVROLET C-10**. recherche autre propriétaire de ce type de camion pour échanger expérience et conseils. denispilon46@gmail.com (02-24)

Recherche **CHEVELLE 4 PORTES 1970 À 1972** André R.Gauthier : 418-591-0348 - argauthier@hotmail.com (04-24)

FORD MUSTANG 1965 ou **1966**, coupé coupé V8 ou 6 cylindres, manuelle ou automatique en excellente condition et d'origine. Pierre Daneault 819 533-3736 (02-24)

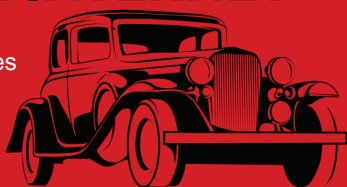
REVUES D'AUTOMOBILES du Québec et du Canada d'avant 1960. gbureau@videotron.ca (G09)

PROGRAMMES DU SALON DE L'AUTOMOBILE DE MONTRÉAL D'AVANT 1927 ainsi que des années 1940 à 1980. Je recherche également les revues THE AUTOMOBILE, publiées en Angleterre, des années 2000-2022 ou avant. gbureau@videotron.ca

PETITES ANNONCES AUSSI SUR INTERNET

Retrouvez les petites annonces de nos membres sur notre site internet :

VAQ.QC.CA



Clutched.

Des enchères d'exception, pour des voitures d'exception.



Achetez et vendez dès aujourd'hui au www.clutched.ca



AMERXPORT

IMPORTATION ET EXPORTATION DE VÉHICULES

WWW.AMERXPORT.COM

PLUS DE
20 ANS
D'EXPÉRIENCE

**SPÉCIALISTE DES
VÉHICULES DE COLLECTION**
CANADA, ÉTATS-UNIS, EUROPE, INTERNATIONAL

PRISE EN CHARGE DE TRANSACTION DE A À Z.
INSPECTION | TRANSPORT | NÉGOCIATION AU BESOIN
DOUANE | IMMATRICULATION AU QUÉBEC

Vous recevez une offre d'un acheteur provenant de l'étranger?
Laissez Amerxport s'en occuper!

2685 Boul. Casavant Ouest, Suite 215B,
Saint-Hyacinthe J2S 8B8

450-252-0352
info@amerxport.com



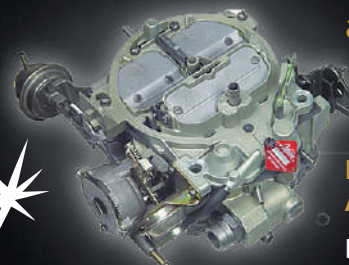
DEPUIS
1967

AutoLine

PRODUCTS LTD. ✨

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

St-Hyacinthe Auto Sport et Antique

Service après-vente

RÉJEAN LACASSE, PROP | CELL. : 450 888-2014

3555, BOUL. CHOQUETTE, SAINT-HYACINTHE J2S 7Z8

T & F : 450 250-6271 | REJEAN.LACASSE@SYMPATICO.CA

WWW.STHAUTOSPORT.COM

Vente, achat, échange d'autos sports et antiques



FORD 1955 CROWN VICTORIA, 2 portes à l'état neuf, moteur v8 272 p.c, intérieur et extérieur refaits, roues broche batterie 12 volts. Prix : 38 500 \$



DODGE CUSTOM ROYAL 1959, moteur V8-383 p.c. 2 portes hard top. Prix : 59 500 \$



CADILLAC DÉCAPOTABLE V-8 1964, moteur 429 p.c. Coupé de Ville, 340 h.p. automatique. Prix : 4 2000 \$



DODGE CHARGER 2 portes Fastback, moteur V8 440 pouces cube 4 barils, poids 3499 livres, sièges séparés. Prix : 49 500 \$



FORD CUSTOM DELUXE DÉCAPOTABLE 1951, moteur 239 p.c. radio. Prix : 44 995 \$



CHEVROLET 1957 BELAIR 2 portes, hard top moteur 350-4 vitesses au plancher., freins à disque. Prix : 45 500 \$



FORD MUSTANG 1966, crème rouge moteur 289 p.c., automatique. Prix : 29 500 \$



CHEVROLET 1958 4 PORTES, moteur 6 cylindres 235 p.c., intérieur et extérieur refaits. Prix : 18 500 \$



FORD SKYLINER 1959, toit dur retractable et décapotable, moteur 332 p.c. v8, noir et rouge. Prix : 44 500 \$



FORD MUSTANG 1968, américain, Moteur 302 p.c. automatique. Climatisé. Prix : 32 500 \$



FORD THUNDERBIRD CONVERTIBLE 1956, beige, moteur 312 p.c. 4 vitesses 225 h.p., 2 toits, roues continentale. Prix : 43 500 \$



CHEVROLET 1958 BELAIR, 2 portes, hard top 6 packs 3 carburateurs, intérieur et extérieur refait, roues de broche. Prix : 38 500 \$



RAYMOND DAGENAIS



VENTE • ACHAT • ENTREPOSAGE



ALEXANDRE PERIARD



FORD GALAXIE XL500 1963



La Galaxie est la voiture haut de gamme chez Ford en 1963, loin devant les Falcon et les Fairlane. En plus d'être une version XL500, notre modèle est une fastback ! Cette Galaxie est donc très bien équipée, des sièges baquets, une transmission avec le levier au plancher dans une superbe console.

Le chrome est partout...à l'intérieur comme à l'extérieur. C'est vraiment impressionnant ! Le moteur V8 de 289 pc a été repeint selon la couleur d'origine ; « la bol à air » et les couvercles de soupapes sont blancs, c'est différent tout en étant très joli.

Sous le capot, les étiquettes du concessionnaire de l'époque, soit « Marcotte » en Nouvelle-Angleterre aux États-Unis, sont encore présentes. Ce qui en fait une vraie « survivante ».

Une très belle voiture ancienne à voir au Garage Hot Antique sur rendez-vous svp !

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

GARAGEHOTANTIQUE.COM
VOIR INVENTAIRE COMPLET

855 BOUL. DES LAURENTIDES · ST-JÉRÔME
450.431.1313