

# AUTOSIASTE

VOL 42 no 2

Depuis / Since 1974

ÉTÉ / SUMMER 2019



Jedohem La révolte des autos, 1979



Sub sole aut pluvia ducemus ea  
Sous le soleil ou la pluie, nous roulons  
Rain or shine, we drive them

[vea.qc.ca](http://vea.qc.ca)





# CONSEIL BOARD

# SOMMAIRE CONTENTS

**Gilbert Denis**  
*Président et  
Rédacteur en chef*  
gilbert.c.denis@outlook.com



1986 BMW 325es

**Tom Merson**  
*Vice-président et  
Directeur des activités*  
514-831-2392  
tommerson@videotron.ca



1960 Austin Healey  
«Bugeye Sprite»

**Alain Fabry**  
*Secrétaire*  
rés./home: 450-661-3907  
alainfabry@sympatico.ca



1967 Mercedes-Benz 250S

**Nancy Acemian**  
*Trésorière et  
Directrice des communications*  
514-952-8279  
info.vea.qc@gmail.com



1972 BMW 2002 ti

**Richard Boudrias**  
*Directeur senior*  
rés./home: 514-697-9037  
louise.richard@sympatico.ca



1955 Citroën Traction 15/6 H

**Frédéric Nguyen**  
*Webmestre*  
fred.vea@bell.net



1989 Ferrari 328 GTS

**Vacant**  
*Directeur de la boutique*  
rés./home:



**Vacant**  
*Directeur adjoint*  
rés./home:



**Vacant**  
*Directeur adjoint*  
rés./home:



## COLLABORATEURS

**Roger Katch**  
*Conseiller artistique*  
rés./home: 514-761-1410  
cktech@megaweb.ca

**Gaëtan Ruel**  
*Conseiller affaires légales*  
rés./home: 450-438-8734  
labelleruel@videotron.ca

Impression: [www.photographiquemf.ca](http://www.photographiquemf.ca)  
Tirage: 160 exemplaires

**VOL 42 no 2**

**ÉTÉ / SUMMER 2019**

## ARTICLES

- 3 MOT DU PRÉSIDENT - RÉDACTEUR EN CHEF  
PRESIDENT & EDITOR-IN-CHIEF'S WORD
- 4 - 5 70 CANDLES FOR PORSCHE AT THE CANADIAN INTERNATIONAL  
AUTOSHOW
- 6 - 7 NEUF (9) ERREURS COMMUNES DE RESTAURATION
- 8 ORGANISEZ UNE SORTIE POUR VOS COLLÈGUES  
PLAN AN OUTING FOR YOUR FELLOW MEMBERS
- 10 - 12 LOTUS A 70 ANS !
- 13 REMISER SA VOITURE POUR L'HIVER
- 14 - 15 BOC TOUR OF BRITAIN SEPTEMBER - OCTOBER 2018
- 16 - 18 HERE'S WHY RETROMOBILE IS THE FRENCHEST CAR SHOW IN  
THE WORLD
- 19 TROUVERAI-JE UN BON MÉCANICIEN ?
- 20 - 22 HISTOIRE DRÔLE !  
RAPPORT DU VOYAGE À CABOURG DU 14 - 15 FÉVRIER 2018
- 23 COUP D'OEIL SUR LES VOITURES EUROPÉENNES

## RUBRIQUES / REGULARS

- 24 LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA / VEA PORTRAITS GALLERY
- 25 LA BOÎTE À GANTS DU VEA / VEA GLOVEBOX
- 26 PETITES ANNONCES / CLASSIFIED
- 27 LES ACTIVITÉS DU VEA / VEA ACTIVITIES  
LA BOUTIQUE DU VEA / VEA REGALIA

### AVERTISSEMENT DE PUBLICITÉ

*Bien que le VEA soit reconnaissant du soutien de ses annonceurs, la publication de leur publicité dans l'Autosiate ou sur le site web du VEA, ne doit pas être perçue comme une approbation de leurs produits, ni de leurs services.*

### ADVERTISING DISCLAIMER

*While the VEA is thankful for the support of its advertisers, the publishing of their publicity in L'Autosiate or on the VEA web site is not to be perceived as the Club's endorsement of their products nor their services.*

## PAGE DE COUVERTURE / COVER PAGE

HUMOUR !

**Voitures Européennes d'Autrefois inc.**  
**Vintage European Automobiles inc.**  
C.P. 212, Succ. B, Montréal (Québec) H3B 3J7  
[vea.qc.ca](http://vea.qc.ca)  
[info.vea.qc@gmail.com](mailto:info.vea.qc@gmail.com)



## MOT DU PRÉSIDENT & RÉDACTEUR EN CHEF

### PRESIDENT & EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Par / By Gilbert Denis



**A**u moment où vous lirez ces lignes, votre club aura eu son AGA (Assemblée Générale Annuelle), réunion reportée à quelques reprises pour diverses raisons. Nous y avons souligné le 45<sup>e</sup> anniversaire du club par, entre autres, la remise d'une carte de membre jointe à cet Autosiaste.

Globalement, votre club se porte bien au niveau financier comme vous avez pu le constater à la lecture du rapport financier en page 4 de l'Autosiaste du printemps. Quant aux activités énumérées au calendrier, nous avons constaté un grand nombre de participants à chacune d'elles jusqu'à ce jour.

Cependant, c'est au niveau du nombre de membres à recruter qu'il faudra tous et chacun se consacrer afin d'assurer la pérennité de notre club. Ce n'est pas un enjeu qui incombe uniquement à notre club mais à plusieurs voire la grande majorité des clubs. Nous avons adopté plusieurs nouveautés pour rendre plus intéressante l'adhésion au VEA. Par exemple, lors de nos soupers mensuels, nous continuerons de donner la parole à des conférenciers sur des questions techniques et des sujets d'intérêt concernant nos vieilles voitures. Et l'objectif de nos sorties est toujours de fournir une expérience nouvelle à nos membres. Soyons fiers que notre club ait 45 ans !

Cela dit, j'espère que vous avez su profiter de cet été qui tardait à se montrer; en fait le temps estival s'est montré à la première journée d'été le 21 juin, c'est juste qu'on a pas eu de printemps !

Et tel que se dessine notre avenir, je ne serais pas surpris qu'il fasse encore très beau et chaud cet automne. Alors je souhaite vous rencontrer aux dernières sorties sur route de votre club VEA ainsi que lors de belles balades automnales en voitures anciennes pour admirer les couleurs des arbres de nos bois et forêts !

Et ayez toujours en tête notre devise (page couverture)! ○

**B**y the time you read this, your club will have had its AGM (Annual General Meeting), meeting postponed a few times for various reasons. We celebrated the 45th anniversary of the club by, amongst other things, the delivery of your membership card with this edition of the Autosiaste.

Overall, your club is doing well as you could see from the financial report on page 4 of the spring issue of Autosiaste. Also, the activities that appear in our calendar thus far have been well attended and there are more to come.

As you are already aware, we are on a membership drive and it is important that each one of you make an effort to recruit in order to sustain our club. We are not in a unique situation, most other clubs are experiencing the same challenges.

We have adopted several features to make it more interesting to be a member of the VEA. For example we have presented and will continue to feature guest speakers at our monthly suppers, who offer information on technical issues and topics of interest about our old cars. And the focus of our outings is always to provide a novel experience to our members.

We should all be proud that our club is 45 years old ... reason enough to attract new members.

That said, I hope that you have been able to take advantage of this summer, which was slow in arriving, in fact it began on the first day of summer on June 21st, it's just that we had no spring

And as our for the future, I would not be surprised if we have a very nice and warm this fall season. So I encourage you to join me to enjoy our upcoming autumn rides to admire the fall colours while enjoying our vintage automobiles.

And always keep in mind our motto (cover page)! ○

### UN ANNIVERSAIRE PARTAGÉ !

Deux clubs amis célèbrent cette année leur 45<sup>e</sup> anniversaire.



Bonne fête au VEA (Voitures Européennes d'Autrefois) de la part de Gilbert Bureau.



Bonne fête au VAQ (Voitures Anciennes du Québec) de la part de Richard Boudrias.



## 70 CANDLES FOR PORSCHE AT THE CANADIAN INTERNATIONAL AUTOSHOW

Article by Michel Lamoureux - Photos by Chantal Charbonneau



Porsche 356 Carrera

When Jason Campbell was headhunted four years ago for the General Manager position to give new impetus to the Canadian International AutoShow, the man had a plan. It included jazzing up the annual Toronto carfest with exciting features like automotive firsts and historic anniversaries, all aimed at further internationalizing Canada's largest such event.

For example, last year's edition of the AutoShow offered a momentous 50th anniversary retrospective of Canada's Formula One Grand Prix, chock full of rarely seen race cars and a gallery of the F1 stars representing all five decades — the only celebration of such scope to be held across the country during 2017.



Porsche 912

Again this year, in that very same room now equipped with its historically charged aura, visitors could marvel at Ferry Porsche's seventy-year legacy where the past met poignantly with the future. As the first 70th anniversary display of its kind in Canada — another coup de théâtre by Jason, thanks to a cool partnership with Porsche — several powerful specimens of the marque were elegantly showcased for the thousands of admiring tifosi and the uninitiated alike passing through.

To be seen among the collection: the 356, the first Porsche and one of the most sought after classics on the market; the



Porsche 911 Turbo (930)

912, the entry level model that buoyed sales during the mid to late '60s; the 911 Turbo (930), one of the fastest production cars in the mid-'70s with a 155 miles per hour top speed; the Carrera GT, a blend of modern technology and old-school manual drive controls; and the 918 Spyder, a technological marvel pointing Porsche the way forward.



Porsche Carrera GT

On the media opening day of February 14, love, as befits Valentine's Day, was in the air. A number of company notables graced the inaugural celebrations with their presence and apropos comments. Among them, Porsche Cars Canada's incoming President and CEO freshly arrived from France, Marc Ouayoun, expressed delight about the serendipitous quality of the moment. As a vintage car aficionado, he felt right at home in this exhibition room capturing the company's distinctive DNA through time.

Achim Stejskal, Director of Germany's Porsche Museum, came all the way from Stuttgart for the occasion and spoke (in impeccable English) of Porsche's deeper values, those of passion, art, and excellence, which continue to underlie the spirit of the organization. He proudly explained the mission he has given himself at the helm of one of Europe's finest automotive museums, home to an impressive collection, and how the distinctive Porsche tradition nurtures forward-looking innovation.



Porsche 918 Spyder with Weissach package

All who visited the Canadian International AutoShow and this year's inspiring Porsche exhibit were able to savor first-hand a seven-decade soupçon of the illustrious marque. In the micro-museum environment thus offered, the educational experience included a subtle yet thoughtful tribute to the narrative's grand master himself, Ferry Porsche, who passed away twenty years ago in March of 1998.

One can only imagine that the enduring spirit of this genial rebel who couldn't find the car he was dreaming of and decided to build it himself, was smiling over Toronto's massive Conven-



Incoming Canadian President and CEO Marc Ouayoun (left) next to Porsche Museum Director Achim Stejskal, behind the 912

tion Center where, for twelve consecutive days, his memory was honored with countless expressions of affection and admiration. There was even a feeling in what people called "the Porsche Room" that the seventy-year-young story — still a family-owned company to this day — will be around for many more generations to come. ○

[www.pca.org/news/2018-03-15/70-candles-porsche-canadian-international-autoshow](http://www.pca.org/news/2018-03-15/70-candles-porsche-canadian-international-autoshow)



**A.G. Artiste carrossier**

ESTHÉTIQUE | DÉBOSELAGE | PEINTURE | RESTAURATION | MODIFICATIONS

### Projets de restauration

- En gardant l'originalité
- Ou modification

*Passionné depuis 23 ans*

*selon vos exigences*

Réparation de dommages  
Traitements de polissage esthétiques  
Nous respectons notre promesse de livraison  
Nous fournissons des rapports d'avancement  
Références disponibles sur demande

**Alexandre Gaudet**, Propriétaire

364 boul. Industriel, St-Eustache, QC J7R 5R4  
Tel. : 514-452-6252 [agartistecarrossier@gmail.com](mailto:agartistecarrossier@gmail.com)  
[www.facebook.com/agartistecarrossier.com](http://www.facebook.com/agartistecarrossier.com)



☎ 819 471-6798

🌐 [www.fitzbackgarage.com](http://www.fitzbackgarage.com)

✉ [info@fitzbackgarage.com](mailto:info@fitzbackgarage.com)

📍 8100 Avenue Ouimet, St-Hyacinthe, Québec J2R 1S8

📘 Fitzback Garage Voitures Anciennes

Propriétaire Mike Plaras



Spécialiste en service d'automobiles importées  
Specialist in imported automobile service

3300 Jean-Talon O., Montréal H3R 2E8  
Tél: (514) 278.9129  
Fax: (514) 278.7610  
[www.adriatique.com](http://www.adriatique.com)





# NEUF (9) ERREURS COMMUNES DE RESTAURATION

By Carl Heideman, Jun 6, 2018 - Traduction libre par Gilbert Denis

Cette histoire a paru dans un ancien numéro de *Classic Motorsports* - May 2014 issue



**R**estaurer une voiture est une proposition risquée.

Bien que les émissions de télévision et la couverture des enchères donnent l'impression que cela soit rapide, facile et sans risque de perte financière ou de frustration, c'est rarement le cas. La plupart des restaurations nécessitent des centaines, voire des milliers d'heures de travail, une importante somme d'argent et une durée qui peut s'étaler sur des années. Bien sûr, elles ont leurs hauts, comme le jour de l'achat, le jour où la peinture est terminée, le premier démarrage du moteur et la première balade. Mais elles sont également remplies de dépressions, telles que les mauvaises nouvelles concernant les dommages inaperçus, les excédents budgétaires et les simples erreurs. Les erreurs sont probablement la pire partie.

Buckminster Fuller avait raison: si vous pouvez apprendre des erreurs, vous serez plus intelligents. Tandis que vos propres erreurs vous en apprennent probablement plus, apprendre des autres coûte généralement moins cher. Prenez le temps d'étudier ces neuf erreurs courantes de restauration. Espérons que vos restaurations auront plus de hauts que de bas.

## 1. Commencer avec la mauvaise voiture

Sauf si vous êtes prêt pour un défi de taille et coûteux ou si vous êtes sentimentalement attachés, la bonne voiture est presque toujours le meilleur exemplaire que vous puissiez trouver. La rouille, les pièces manquantes, les dommages par collision ou l'usure extrême rendent une voiture moins chère à l'achat mais généralement beaucoup plus chère à restaurer. Rechercher attentivement un bon exemplaire accélérera votre restauration et maintiendra votre budget intact.

## 2. Ne pas faire un essai routier en premier



La plupart des restaurations commencent par un rêve: une vision idéalisée de ce que sera le produit final. Le problème est que la plupart des restaurations, peu importe la qualité de leur exécution, ne sont encore que de vieilles voitures une fois celles-ci terminées.

Par rapport aux voitures modernes, la plupart des voitures anciennes ne fonctionnent pas aussi bien, ne s'arrêtent pas aussi bien, ne se conduisent pas aussi bien, ou ne possèdent pas les commodités que nous avons appris à aimer. Essayez de conduire votre voiture, ou du moins un exemplaire similaire, avant de plonger dans la restauration. Testez si vous vous y sentez bien, s'il n'y fait pas trop chaud, si elle n'est pas trop lente ou quelles odeurs elle dégage. Certaines de ces choses peuvent être traitées lors de la restauration et vous pouvez gérer votre temps et votre argent en conséquence. D'autres peuvent vous amener à envisager un type de voiture différent. Quoi qu'il en soit, attendre que tout soit fini pour découvrir que vous n'aimez pas votre voiture est une erreur que vous ne voulez pas commettre.

## 3. Reconstruire le moteur trop tôt

Notre règle est simple: ne reconstruisez pas le moteur avant qu'il soit temps de le réinstaller. Nous avons vu trop de moteurs reconstruits au début de la restauration pour être oublié et se dégrader dans un coin poussiéreux de l'atelier. Non seulement cela, mais une reconstruction de moteur siphonne beaucoup d'argent du budget.



Cet argent dépensé tôt sur le moteur signifie parfois une réduction des montants alloués à des domaines importants, tels que la peinture et le châssis. Vous pouvez toujours peindre un moteur usagé, le remettre en place et le récupérer ultérieurement pour le reconstruire. Essayez pour voir de refaire la carrosserie (faite à coût réduit) parce que vous avez dépensé, trop tôt, pour votre moteur !

## 4. Lésiner sur le métal et la peinture



Nous venons de révéler un indice sur celui-ci. Vous pouvez refaire à peu près n'importe quel travail mécanique avec un peu de temps et un peu d'argent, mais refaire une carrosserie de qualité médiocre revient à tout recommencer.

La carrosserie est généralement la partie la plus chère de la restauration, et trop de gens essaient de réduire les coûts en coupant les coins ronds. C'est une fausse économie: la seule façon d'économiser sur la carrosserie et la peinture est de commencer avec une voiture solide et de s'assurer que le travail est effectué correctement. Si vous ne faites pas le travail vous-même, consultez notre point suivant.

### 5. Ne pas vérifier les références

Que vous fassiez faire une restauration complète ou quelques modifications dans un atelier, il est essentiel de vérifier les références. Notez le pluriel, car une seule référence ne suffit pas.

Il y a trois choses à demander aux anciens clients: l'atelier a-t-il effectué un travail de qualité? Était-ce selon le budget? Était-ce dans les délais?

Si ce n'était pas un travail de qualité, éloignez-vous. S'il n'est pas conforme aux délais ou au budget, ça peut être acceptable car il y a un coût pour la qualité, mais vous voudrez peut-être planifier en conséquence.

Les références les plus importantes concernent la tôlerie et la peinture. Dans ces cas, vous ne devriez pas seulement parler aux anciens clients, mais aussi essayer de voir leurs voitures. Un peu de diligence raisonnable fait toute la différence ici.

### 6. Acheter des pièces trop tôt



Ceci est un corollaire à nos conseils moteur. Trop de gens stockent des pièces pour des milliers de dollars bien avant d'en avoir besoin.

Ces pièces sont ensuite endommagées lors du stockage, disparaissent, se révèlent être les mauvaises ou encore une fois, elles aspirent des fonds importants du budget au mauvais moment. Nous allons vous révéler un secret: oui, il peut y avoir une vente, mais il y aura probablement une vente l'année prochaine également. Achetez vos pièces juste à temps et dans les lots appropriés pour économiser sur l'expédition et faire avancer le projet. Mais n'achetez pas de pièces que vous n'êtes pas prêt à utiliser.

### 7. Oublier pourquoi vous avez commencé



Sans objectifs, les restaurations échouent. Espérons que votre premier objectif est de vous amuser. Au-delà de cela, vous voudrez peut-être obtenir des récompenses, faire de l'excellent travail, dire que vous l'avez fait vous-même ou rencontrer des personnes partageant les mêmes idées.

Mais si vous oubliez vos objectifs et que vous êtes trop pris par les délais, les budgets, les problèmes ou d'autres distractions, votre restauration risque d'échouer de façon importante. Gardez ces objectifs à l'avant-plan de votre esprit et ajustez les choses rapidement lorsque vous vous égarez. (Et vous vous égarez!)

### 8. Saut de la phase de validation



Nous pensons que la plupart des voitures dites «restaurées» nécessitent en réalité encore environ 50 à 100 heures de finition. Bien sûr, elles ont l'air sympa et roulent plutôt bien, mais sont-elles prêtes?

Une bonne restauration se termine par beaucoup d'essais de conduite et d'établissement de listes. Les listes noteront les craquements, les choses suspectes, les pièces qui ne tiennent pas correctement et la finition cosmétique qui nécessite une attention particulière. Elles peuvent même inclure un travail majeur, comme enlever la transmission pour réparer quelque chose. Vous êtes peut-être à court d'argent ou fatigué de travailler sur votre voiture, mais la validation transforme une restauration décente en une grande restauration et peut vous sauver d'une mauvaise restauration.

### 9. Ne pas admettre d'erreurs

C'est ça, le gros problème: si vous avez commis des erreurs dans votre restauration, admettez-les, apprenez-les, corrigez-les et revenez à vos objectifs. Ne vous laissez pas intimider par la cause de votre erreur. Accrochez-vous à ce que vous avez appris pour vous remettre en piste. Vous en serez plus avisé et plus heureux. ○



# ORGANISEZ UNE SORTIE POUR VOS COLLÈGUES PLAN AN OUTING FOR YOUR FELLOW MEMBERS



Par / By Tom Merson, V.P., directeur des activités / V.P., Director of Activities

**E**n tant que directeur des activités, mon rôle est d'ajouter de la valeur à votre expérience de membre du club VEA, comme fournir des occasions pour profiter de vos chères voitures, à la vue de tous.

Les récentes sorties proposées par le club sont le fruit de la collaboration et de la créativité de vos collègues. À titre d'exemple, plusieurs moments mémorables proviennent de la *cabane à sucre* par Richard Boudrias; la *visite et le barbecue au Vermont* par John Cheffins ; la *tournee de trois vignobles* par Guillermo Millacet où nous avons aussi savouré un succulent repas; les *randonnées dans les Basses-Laurentides* par Gaétan Ruel et *On suit Bernard* par Bernard Bellavance pour n'en nommer que quelques-unes.

Et au cours des prochains mois de 2019, nous avons prévu, pour votre plus grand plaisir, d'autres activités telles qu'indiquées dans notre calendrier des activités de ce numéro de l'Autosiate.

Je suis toujours ouvert à recevoir vos suggestions de sorties qui nous mèneront à notre saison 2020.

À votre connaissance, y a-t-il une activité à laquelle nous pourrions participer en tant que club?

Êtes-vous au courant d'une région que nous pourrions visiter, et peut-être même avec un séjour d'une nuit?

Y a-t-il une collecte de fonds qui pourrait bénéficier de la présence de nos automobiles, etc.

Si vous n'avez jamais fait ce genre de chose auparavant, sachez que de l'aide est disponible pour planifier et organiser votre événement. Moi-même et d'autres membres expérimentés seront heureux de vous aider à créer une activité passionnante et mémorable.

S'il vous plaît, contactez-moi pour partager vos idées.

**A**s director of activities, my role is to add value to your experience as a member of the VEA. Providing opportunities to enjoy your treasured autos, for all to see.

The recent outings that have been offered by the club were the result of the collaboration and creativity of your fellow members. As examples, many memorable moments were offered by Richard Boudrias's *Cabane à Sucre*; John Cheffins's *Vermont Visit & BBQ*; Guillermo Millacet's tour where we visited three vineyards and enjoyed a succulent meal; Gaetan Ruel's tours of the Lower Laurentians and Bernard Bellavance's *On Suit Bernard* to name a few.

And in the coming months of 2019, we have planned for your enjoyment more activities as indicated in our Activities Calendar in this issue of the Autosiate.

I am always open to receiving your suggestions for outings that would carry us into our 2020 season.

Is there an activity that you are aware of that we could attend as a Club?

Are you aware of a region that we could visit, perhaps an overnight stay?

Is there a fundraising cause that could benefit from the presence of our automobiles, etcetera?

If you have never done this sort of thing before, rest assured that there is plenty of help available to plan and organize your event. Myself and other experienced members would look forward to guiding you in creating an exciting and memorable experience.

Please, get in touch with me to share your ideas.



## N'OUBLIEZ PAS !

Nos rendez-vous, tous les premiers mercredis du mois à compter de 18h30

## DON'T FORGET !

Our monthly rendez-vous every first Wednesday from 6:30 PM



1000 boul. Gouin O, Montréal  
514-337-3540



**NO GPS. NO PROBLEM.  
PAS DE GPS. AUCUN PROBLÈME.**



**INSURANCE. VALUATION. MEMBERSHIP.  
ASSURANCE. ÉVALUATION. ADHÉSION.**  
514-501-6109 | [hagerty.ca](http://hagerty.ca)

Vehicle make and model names and logos are property of their respective owners and their inclusion does not apply sponsorship of or affiliation with Hagerty or any of its products or services. Hagerty Insurance Agency, LLC, (HIA) determines final risk acceptance. Purchase of insurance through HIA is not required to receive optional products or services through Hagerty Drivers Club, The Shop or DriveShare. Hagerty, the Steering Wheel Logo, HAGERTY FOR PEOPLE WHO LOVE CARS, THE SHOP ASSEMBLED BY HAGERTY, and DRIVESHARE BY HAGERTY are registered or common law trademarks of The Hagerty Group, LLC ©2019



## LOTUS A 70 ANS (2018) !

Par Jean-Jacques Sanfaçon



**D**imanche le 26 mai 2019, regardant les images du Grand Prix F1 de Monaco, je me rappelai que le 18 mai 1969, il y a 50 ans, j'étais dans les gradins de Sainte Dévote, le premier virage d'où l'on pouvait voir non seulement les puits de ravitaillement, mais aussi la ligne de départ-arrivée. Récemment déménagé à Paris, je ne voulais pas rater le Grand Prix de Monaco.

J'ai découvert cette principauté en 1956 par le biais du mariage de Grace Kelly, une actrice américaine, avec le prince Rainier de Monaco, un conte de fée! Quelques années plus tard, soit en 59, j'ai lu "Pilote de Course" de Maurice Trintignant, un livre emprunté à la bibliothèque de l'école, dans lequel il racontait sa vie de pilote de course automobile, les débuts de la Formule 1 en 1950 et, avec beaucoup de détails, sa victoire en Formule 1 à Monaco en 1955 sur une Ferrari. Grâce à Trintignant, je découvrais le monde de la course automobile en Europe; à 38 ans, il en avait fait des courses, dans différents types et marques de voitures.

Aujourd'hui, c'est le même circuit, quoique modernisé pour des raisons de sécurité et afin qu'un plus grand nombre de spectateurs y assistent; mais les voitures ont beaucoup changé.



Graham Hill, Monaco, 1969

En 1969, Graham Hill remportait sa 5<sup>e</sup> victoire à Monaco sur une Lotus à moteur Ford Cosworth; que s'était-il passé? L'arrivée de Lotus!

Le constructeur anglais Lotus a fêté ses 70 ans en 2018 et a fabriqué plus de 100 000 voitures de course et de sport. Lotus a fait évoluer l'automobile sport en installant des sièges à dossiers très inclinés, en introduisant les monocoques, le moteur comme châssis porteur sur les Formule 1, en poussant les études d'aérodynamisme pour plaquer la voiture au sol, en utilisant des matériaux nouveaux, en créant des voitures légères, agiles et rapides.

En 1946, Chapman est étudiant en génie de structure à l'University College of London, puis rejoint l'Escadrille de l'University of London et apprend à piloter des avions. Il s'inscrit brièvement dans la Royal Air Force en 1948, mais revient à la vie civile en obtenant un travail d'ingénieur chez British Aluminium.

Anthony Colin Bruce Chapman et un ami achètent et vendent

de vieilles voitures. Dans le garage des parents de sa future épouse, Hazel Williams, elle et des amis l'aident à réparer ou à modifier ces vieilles voitures, et en 1948, il entreprend la transformation d'une Austin Seven 1937 pour en faire une voiture de "Trial", courses de côte alors populaires en Angleterre. À 20 ans, ce jeune ingénieur avait transformé cette voiture afin de lui permettre de grimper le plus rapidement possible des buttes de terre. Ce sera éventuellement la Mark 1.

1950, c'est une deuxième voiture de "Trial" qui voit le jour tout comme le logo rond, les lettres ACBC superposées sur un triangle. Ses voitures sont performantes et se vendent bien. Il est l'un des rares petits constructeurs à ne pas utiliser son nom sur ses voitures; ce sont des Lotus, la fleur nationale de l'Inde, une fleur d'une grande beauté qui pousse sur l'eau.



Quel est le lien avec des voitures? Colin Chapman aimait appeler sa petite amie et future épouse, Hazel Williams, Lotus Blossum, soit fleur de Lotus. C'est en son honneur qu'il a ainsi nommé ses entreprises de construction de voitures : Lotus Cars, Team Lotus et Lotus Engineering.

1951, la Mark III est une voiture de courses de Formule 3 avec moteur de 750 cc avec laquelle Colin gagne plusieurs courses. Les ventes sont bonnes et en 1952, il fonde Lotus Engineering. Hazel lui prête 50 livres pour l'aider à payer les frais d'enregistrement; on dira qu'elle est co-fondatrice de Lotus.

Fin 1953, Colin Chapman quitte son emploi afin de se consacrer à Lotus et crée le Racing Team Lotus. De nouveaux modèles s'ajoutent. Il pilote ses voitures en course et, en 1956, il conduit une Formule 1 Vanwall au Grand Prix de France, mais sans succès. À ce moment-là, les voitures italiennes et allemandes menaient le bal; les anglaises terminaient en queue de peloton.

En 1957, la Lotus Elite Type 14 est présentée au Salon de l'auto de Londres; coupé monocoque ultra léger en fibre de verre, suspension indépendante aux quatre roues, freins à disques, pare-chocs intégrés. Elle préfigure ce que Lotus fera



Lotus Elite



Lotus Seven

dans l'avenir: des voitures de route légères qui sont aussi à l'aise sur les circuits, avec une excellente tenue de route et des performances remarquables. La Seven, voiture sport ultra simple est aussi présentée; la Lotus Eleven, une voiture de course destinée aux épreuves d'endurance gagne au 24 heures du Mans dans la classe de 750 cc.

En 1958, la Lotus 12 de Formule 1 finit 4<sup>e</sup> à son premier Grand prix à Spa en Belgique. Mais, on devra faire mieux, car John Cooper a installé le moteur derrière le pilote et ses voitures dominent la Formule 1. On passe alors à la Type 18, avec le moteur central; Stirling Moss gagnera le GP de Monaco en 1960 avec une Type 18. C'est la première de 81 victoires en Formule 1 par une Lotus, tout un palmarès, considérant qu'il n'y avait que 10 épreuves au calendrier dans ces années-là. Le budget de Lotus ne lui permettait pas de se payer les meilleurs pilotes; c'est un client, Rob Walker, qui avait acheté cette voiture et pour qui Stirling Moss, une vedette, conduisait. Graham Hill, un mécanicien de Lotus, était un des pilotes maison.

Si on ne peut parler de Ferrari sans mentionner Gilles Villeneuve et Michael Schumacher, quand on parle de Lotus, on doit s'arrêter sur Jim Clark.



Jim Clark Lotus 49C

Au printemps 1959, Colin Chapman avait rencontré Jim Clark, fils de fermier écossais, au circuit de Brands Hatch alors que l'équipe écossaise Border Reivers Racing voulait acheter une Lotus Formule 2 pour Clark. Chapman avait été étonné que ce jeune homme puisse rouler aussi vite que ses pilotes avec une voiture qu'il conduisait pour la première fois sur un circuit qu'il découvrait. Il a fait cinq tours d'essai; Graham Hill ayant repris la voiture devait l'accidenter peu après sur un bris de suspension, ce qui avait quelque peu refroidi nos Écossais. Finalement, ces derniers achetaient une Elite après que Clark ait fait dix tours de piste avec elle. Subséquemment, à la fête de l'Action de Grâce, Clark se retrouvait avec cette voiture dans une

course sur le même circuit rivalisant avec Chapman pour la première place. Du respect mutuel, une grande amitié se tisse, et Jim Clark devient pilote pour Lotus sur tous les types de voitures de course; trois fois aux 24 heures du Mans finissant 2<sup>e</sup> de sa classe avec l'Elite de Border Reivers. Dans les courses de Formule 1, sur 72 départs: 275 points, 33 positions de tête (pole), 32 podiums, 25 victoires. Après une 2<sup>e</sup> place en 1963 aux 500 miles d'Indianapolis, en 1965, Jim Clark était le premier pilote non américain à gagner cette course mythique depuis 1916. Il est resté en tête de course du début à la fin, et c'était la première voiture à moteur central arrière à remporter la victoire. En plus, il était sacré champion du monde de Formule 1 en 1963 et 1965. Il devait terminer sa carrière contre un arbre à Hockenheim en Allemagne au printemps 1968 dans une course de Formule 2. Il n'avait que 32 ans. Une crevaison du pneu arrière gauche en serait la cause. Le succès de Jim Clark au



Graham Hill Lotus 49C

volant de plusieurs types de voitures Lotus a rendu cette marque célèbre aussi bien dans les courses de Formule 1, des voitures de sport, même de la Ford Cortina Lotus; quoi de mieux pour vendre des voitures sport pour la route et la piste que d'avoir du succès en course.

Graham Hill qui pilotait déjà pour Lotus prit la relève et fut sacré champion du monde deux fois, 1962 et 1968. Il fut vainqueur cinq fois à Monaco, victorieux aux 24 heures du Mans et à l'Indy 500; ce palmarès est unique à ce jour. Chapman avait eu du flair en l'embauchant comme mécanicien. Il trouvait le moyen d'impliquer ses employés dans l'entreprise afin qu'ils donnent le maximum d'eux-mêmes.



Lotus Climax 1960

Lotus décrochait le championnat du monde des constructeurs en 1963-65-68-70-72-73-78, avec 81 victoires et 107 fois la pole position. Tout ça, malgré que la FIA changeait ses règlements pour interdire plusieurs des innovations de Chapman comme les ailerons surélevés, l'effet de sol, la légèreté en imposant un poids minimum, etc.

En 1968 Chapman créait un précédent en remplaçant le classique vert anglais des voitures par le blanc, rouge et or, couleurs des paquets de cigarettes Gold Leaf, son équipe prenant le nom de Gold Leaf Team Lotus. Plus tard, en 1972, il adoptait le noir et or de John Players Special toujours avec une commande d'Imperial Tobacco.



1970 British Grand Prix - podium Chapman et Rindt vainqueur

Simultanément, l'équipe de Lotus développait les voitures sport qui ont été une bonne source de revenus et de succès en course. Colin Chapman pilotait son propre avion deux moteurs qui lui permettait de se déplacer rapidement aux différents circuits de course ou pour les essais afin de revenir au bercail le plus rapidement possible. Il y était toujours présent et si on voyait une casquette dans les airs à la fin d'une course, c'était sa manière de saluer le vainqueur sur une Lotus.



Ronnie Peterson Lotus 72

Dans le sillon de l'Elite, fabriquée de 57 à 63, l'Elan roadster et coupé, 62-73; l'Europa 65-75 à moteur central; l'Esprit 76-2004; l'Eclat 75-82; l'Excel 82-92; l'Elan M100 89-95; l'Elise 96-2016; l'Exige 2001-11; Lotus 2-eleven, une Exige de piste, l'Evora depuis 2008; Lotus 3-Eleven et une Evora de piste. Chacune a été fabriquée pendant plusieurs années, profitant d'améliorations, de différents moteurs disponibles selon le principe de légèreté, agilité et comportement exemplaire. L'Elise est un bel exemple; au début une voiture de piste, elle est devenue légale sur la route même aux États-Unis, respectant les normes de sécurité et d'anti-pollution, disponible avec des moteurs jusqu'à 250 CV, la plaçant en concurrence avec des super cars. Et que dire de l'Evora de 430 CV pouvant faire le 0-100 km/h en 3,7 secondes.

Colin Chapman décédait à 54 ans d'un infarctus en décembre 1982. Il laissait une usine moderne construite en 1966 à Hethel dans le Norfolk, UK sur le site d'un aéroport militaire de 1942. Les pistes d'atterrissage ont été transformées en piste d'essai; le personnel de spécialistes a su continuer son œuvre même si les courses de formules, au gré de ceux qui ont acheté et revendu l'entreprise, ont été longtemps négligées. Clive, le fils de Colin, dirige Classic Team Lotus, qui rénove, répare et entretient les anciennes Lotus qui participent aux courses historiques ou vont vers des musées.

On trouve le musée Team Lotus à Hethel.

En septembre 2017, Geely, propriétaire de Volvo, entre autres, a acquis 51 % de Lotus. Un investissement de 1,9 milliard \$ US est prévu afin de donner des ailes à cette marque de voitures. Si on se fie à ce qui arrive chez Volvo, Lotus a de l'avenir. Porsche est dans leur point de mire et on vise ce marché de voitures sportives pour une clientèle exigeante tout en conservant de l'intérêt pour la course automobile. En plus de l'usine de Norfolk, une nouvelle usine est en construction à Wuhan, en Chine, et Geely compte fabriquer 150 000 Lotus annuellement pour le marché mondial; on ne pourra pas dire que ce sont des copies, c'est une deuxième usine Lotus. Bien sûr, de nouveaux modèles sont en préparation et pourquoi pas, des SUV; après tout, c'est ce qui se vend actuellement. ○



Lotus Elise ▲



Lotus Evora ▲

▼ Lotus Exige





# REMISER SA VOITURE POUR L'HIVER

Par Michel Gou



## Abri

Dénichez un garage chauffé si possible. Sinon, au moins fermé et sec. Sur un sol en terre, installez une feuille de plastique sur le sol pour couper l'humidité.

## Lavage

Lavez votre voiture. Les débris d'insectes seront difficiles à frotter au printemps et surtout les fientes d'oiseaux (acide urique) sont très dommageables pour les peintures. Nettoyez bien les passages de roues et assurez-vous que les fausses ailes ferment bien les joints avec la carrosserie. Les dépôts de terre accumulés dans ces endroits sont humides et provoqueront une corrosion accélérée. Assurez-vous que tous les drains sont libres de débris. Nettoyez aussi les roues car les dépôts des garnitures de freins seront difficiles à nettoyer au printemps.



## Huile

Vidangez votre huile moteur et remplacez le filtre. Plusieurs me disent le faire au printemps mais pourquoi laisser des acides et des contaminants tout l'hiver dans votre moteur. Après une bonne vidange (moteur chaud), remplacez et circulez avec la voiture jusqu'à ce que le moteur soit chaud. Ainsi l'huile neuve se répandra partout.



maintien. Un chargeur de 2 ampères est suffisant. Si vous laissez votre batterie se décharger complètement, elle ne durera pas très longtemps.

## Joints d'étanchéité

Utilisez un lubrifiant pour caoutchouc sur tous les joints de portières, de capots et de coffre afin d'éviter qu'ils ne sèchent.

## Autres fluides

Si vous approchez du moment du remplacement du liquide de refroidissement ou de l'huile de transmission ou de différentiel c'est aussi bien de le faire avant qu'après le remisage. Assurez-vous que votre réservoir de liquide lave-glace ne contient pas d'eau mais un liquide qui ne gèle pas.

## Intérieur

Nettoyez les taches sur les sièges en tissu, aspirez les tapis de sol et assurez-vous qu'ils soient bien secs. Mettez une bonne couche de crème sur les garnitures en cuir.

## Pneus

Surgonflez vos pneus légèrement (10%) pour être certain qu'ils ne soient pas à plat au printemps.



## Rongeurs

Ôtez les papiers et toute nourriture potentielle et utilisez des boules (en sacs) de naphthaline dans l'habitacle, le coffre et même sous le capot moteur pour éviter que les rongeurs ne s'y installent.

## Essence

Pour votre dernier plein du réservoir, utilisez de l'essence qui ne contient pas d'éthanol ou en contient le moins possible. Aux dernières nouvelles, l'essence Super Shell V-power Nitro+ n'en contenait pas. Remplissez le réservoir afin d'éviter la condensation lors de grands changements de température (pour un garage non chauffé). En même temps utilisez un stabilisateur d'essence qui doit être bien mélangé dans le réservoir (par une promenade de quelques dizaines de km).



## Protection

Si vous utilisez une housse sur votre voiture, assurez-vous qu'elle laisse passer l'air afin d'éviter qu'il ne se forme des moisissures au cours de l'hiver.

## SAAQ

Finalement, rendez-vous sur le **Société de l'assurance automobile** site de la SAAQ pour remisage votre voiture jusqu'au printemps.



## [ndlr] Assurances

Et n'oubliez pas d'aviser votre assureur du remisage de votre véhicule pour bénéficier d'un remboursement partiel de votre prime. ○

## Frein d'urgence

N'engagez pas le frein d'urgence qui pourrait gripper au cours de l'hiver.



# BOC TOUR OF BRITAIN

## SEPTEMBER - OCTOBER 2018

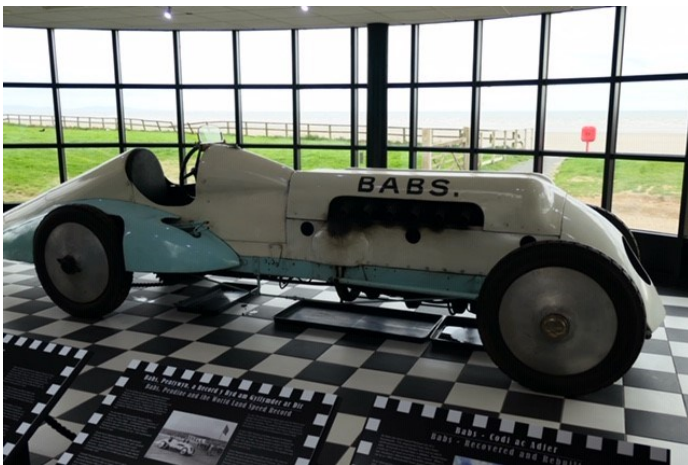
By John Cheffins



**T**he tour started in Aberystwyth on Sunday evening September 9<sup>th</sup> at Nanteos Mansion.

Present were eight cars including the three which had signed up for the whole 28 days of the tour.

On the first day of driving we followed the coast road to Fishguard and then turned south towards Carmarthen. On the way we stopped at the small museum on Pendine Sands where Pary Thomas's world speed record car "Babs" is displayed after being disinterred in the 1960's.



We arrived at the Broadway Country House hotel a bit short of Carmarthen that evening.

On September 11<sup>th</sup> we all drove out of Wales aiming for Dunster in North Devon. The drive included the dreaded Porlock hill, a serious first gear job. The Dunster hotel Luttrell Arms had a delightful owner who even moved his personal car so I could park on the High Street as we all had to.

On September 12<sup>th</sup> we drove to Wadebridge where we encountered the weirdest hotel on the whole trip. We had chosen our meal in advance and it emerged that they had no licence for alcohol and then their deep fryer failed so those who chose fish and chips got no dinner. Eventually they confessed and some very late hamburgers showed up. Utterly Fawltly Towers.

The next day we drove to Fowey via Land's End where we stayed in the Fowey hall hotel which was certainly one of the very best on the Tour. It is the model for Kenneth Grahame's Toad Hall and it was comfortable and the food was great. On the way we experienced many single-track roads.

Then we carried on to Sidmouth where we stayed for three days. It's a lovely little town and we really enjoyed our stay. There was a local car show on the Saturday and 4 of us showed our cars for the day. The weather was perfect.

On Monday we drove to Goodwood and stayed in the Goodwood hotel. The following morning, we all drove four laps of the Goodwood circuit which was an interesting experience revealing how useless unprepared road cars are on a track.

Janet and I absconded back to Barnes from Goodwood missing a very nice hotel in Ramsgate. Our 404 has so little luggage space that we needed a change of clothes.

On Wednesday we drove to Orford where the Crown and Castle proved to be a really nice hotel. Orford Ness nearby is where Wilson and Watt developed Radar in 1935. They stayed at the hotel.

Thursday we were off to Brancaster Staithe. We stopped in Aldeburgh to visit the home of John and Diana Huntingford. On to the White Horse looking out over the Wash where King Canute could almost be seen. In the evening we drove to Little Walsingham to visit the home of BOC members Justin and Julia Marozzi.

Friday was a long drive to South Cave near Hull. The Cave Castle Hotel was another very nice one on a golf course (with weddings in process). We visited the nearby lovely little town of Beverley on the Saturday and ate twice in a great pub in S Cave, The Fox and Coney.

After three days we carried on to Sunderland. We walked along the seafront and visited a park nearby. We found a good family run Italian restaurant nearby.

On the Tuesday we drove to North Berwick. The Nether Abbey



Dunnet Head



A chocolate factory

hotel was another lovely one. We walked around the town which is Scotland's most prosperous by house values. I successfully repaired my overdrive wiring in its parking lot with help from the Herdman mobile parts store.

Next stop was Culloden house near Aberdeen, a very beautiful Mansion covered in a red vine. We organised a photo of all the cars outside it before we departed. In their basement was a picture gallery attesting to how many car groups had the same idea.

On to Thurso via John O'Groats on Friday. With two days there we were able to visit both the Castle of Mey and Dunnet Head the northernmost point of the UK mainland.



Near Loch Ness

We drove to Ullapool on the coast road, again some single track and many hairpins. Two interesting days in Ullapool by the harbour. We ate in the Ferry Boat Hotel where the Herdmans were staying with their dog because the food was much better there.

On to Strontian the next day via a five-minute ferry. The Kilcamb Lodge was easily the best hotel of all on the tour with a kitchen to match.

Then on to Ayr where the hotel was beside the Ayr Race Course.

Then to Gretna Green to the worst hotel so far. Our bathroom was a disaster, and the food was worse.

We left Gretna to drive to Southport, but Janet and I didn't make it. We broke down in Bowness on Windermere where the



The 3 cars

car refused to start and the drive train was totally seized. I feared we had seized the gearbox through oil loss climbing the Kirkstone Pass, but it turned out the modern High Torque starter had failed. We travelled to SLJ at Warminster on a relay of three RAC recovery vehicles arriving at 1am the following morning. Apparently, we missed the worst hotel of all in Southport.

Overall the tour was marvellous. We now understand the UK geography much better and we met lots of new to us BOC members whom we are very glad to know now. ○



The end of the road



# HERE'S WHY RETROMOBILE IS THE FRENCHEST CAR SHOW IN THE WORLD

By Brett Berk - June 7, 2018



Renault celebrated its 120th anniversary at Retromobile, and brought many of its most important cars to the event. Including an example of its very first model. PHOTO BY RENAULT

## Retromobile is a must-visit for any die-hard car enthusiast

Get to visit a lot of high-end vintage car shows. It's a fortunate job perk. Sadly, when repeated over time, exclusive experiences like this - attending a Hollywood movie premiere, flying in premium class - tend to compound and generate jaded apathy. Last summer, at the Pebble Beach Concours d'Elegance, I waltzed right by a field of Ferrari 250 GT California Spyders, some of the most beautiful and valuable cars on earth. "Oh, those old things again?" I thought. This is not attractive behavior.

The antidote to this blunted nonchalance is Retromobile, which I attended for the first time this winter. Held each February since 1976 and staged at the Porte de Versailles Expo in Paris, Retromobile is a vintage car show like no other. This was evident as soon as I entered the hall for the first of two visits. Instead of rows of perfect Duesenbergs and Ferraris alongside merchants pushing pricey soft-focus motorsport paintings and Bugatti cologne, I was greeted by a mock-up of an old Bosch



GALLERY RETROMOBILE 2018 ANTOINE ALACUSOS

garage, with cheery jumpsuited "technicians" handing out '70s-era torpeda fuse samples. I felt right at home.

Just beyond that was a warren of stalls, like a souk, that stretched to the far end of the hall. Here, vendors peddled every

vintage automotive-adjacent item you could imagine and many you couldn't: model cars, toy cars, pedal cars, car coats; racing suits, oleo-pneumatic hoses, framed prints of tuxedo-clad monkeys driving race cars while drinking anisette; Connolly Leathers, leather work aprons, porcelain leisure figurines; hood ornaments, dash ornaments, Christmas ornaments; vintage owners manuals in locked glass cases, plasti-chromed headlamp bezels piled in wooden crates, monumental pyramids of flat caps; moldy and nonmoldy magazines, moldy and nonmoldy books; inflatable plastic car storage bubbles that resembled giant sous-vide cooking bags; magical oil additives, car-themed wine.

Finally, I came to the cars, and another distinction was immediately revealed. Unlike most classic car shows, almost all of these cars were for sale. There were groups of typical blue-chip vehicles from fancy dealers, including, at one stand, Paul Newman's Mercedes 300SL Gullwing. There were at least a half-dozen handbuilt, midcentury, Hemi-powered FACEL Vega GTs, including a resto-modded one with a Hellcat motor. There were two Mercedes-Benz 600 six-door Pullman Presidential Landau-



The gorgeous Jaguar D-Type is going back into (very limited) production. Fresh from completing nine continuation series examples of the XKSS, Jaguar is turning its attention to another notable gap in its production history: finishing up that 100-car run of the D-Type race ...

lets, parked for sale, right across the aisle from each other, like rival dictators.

Then things got really weird. I passed a display of armored Renault vehicles sponsored by the French National Tank Museum (motto: Nous perdons mieux?). Then a special exhibit by the National Motor Museum of Scotland, a country that has no endemic car industry. Then a display from the Mustang Club of France, which featured just one Mustang (also one 1956 Buick). There was a booth celebrating the 50th anniversary of the Citroën Méhari, a 2CV-based collapsible mini-Jeep built to control the French colonies. There was an auction house that specialized in janky barn find 1920s Delahayes and Bugattis priced in the surprising low-five-figure range. There was a collection of French Group B rally cars: a pair of Renault 5 Turbos, a Peugeot 205 T16 and an Alpine A310. It was ultra-all-inclusive. It was paradise.

"Retromobile is like the Super Bowl," says Jeff Lane, founder of the Lane Motor Museum in Nashville - a 500 vehicle hoard of one-offs, microcars and oddities - who was on the floor making



connections and shopping. "Not everyone comes, but a lot of people do. And people who wouldn't ordinarily come show up."



GALLERY RETROMOBILE 2018 ALEXANDRE PREVOT

This vehement accessibility feels ubiquitous. Certainly, some of the dealers peddling seven-figure Miuras and DB5s hung velvet ropes around their exclusive stock. But otherwise, the show felt open and democratic - the opposite of, say, The Quail at Monterey Car Week, where oligarchs with eye lifts and peach pants crowd the oyster trough grumbling about the stratospheric appreciation in Blower Bentleys.

At Retromobile, I saw a man change his baby's poop diaper on the floor next to a factory-fresh Jaguar D-Type. No one batted an eye. Beyond this, the show elicits a thrilling sense of intrigue. There's no checklist of vehicles you need to see. There's no ordered flow, no vehicle classes to break up the wonder. There's no way to tell if you've seen everything. There's just an eclectic array, one that gradually coalesces into a holistic narrative of uniqueness. And with an emphasis on cars from shuttered marques or ones that long ago left the American market, there's an elicitation of longing, an appreciation of effort. Even if the result was failure.

"I want to make a high-quality show with high-quality ideas, and to find new, not-new things that you won't see anywhere else," says François Melcion, the show's founder. To accomplish this, he employs a team, year-round, to search for forgotten cars. But just finding them isn't enough. "You have to tell a story," he says. "And that story is important. Especially if you tell the story of the thing a person shouldn't have done - because that is always the thing that undoes them. The car they shouldn't have built, the race they shouldn't have run."

Interestingly enough, these same Retromobile-centric ideals of accessibility, personal discovery and unique (if ruinous) solu-



GALLERY RETROMOBILE 2018 RENAULT

tions connect to the fabled history of the car in France. "Being an oil-importing country, as the automobile was popularized and democratized at the beginning of the 20th century, France needed simpler cars that consumed little fuel, a problem that American manufacturers didn't suffer," says French automotive historian Antonio Amado. "This meant a progressive optimization of models with a development of imaginative solutions."

So, while the Ford Model T was produced in America for decades with few major technical improvements, French automakers performed constant upgrades. They applied aeronautic and aerodynamic advances from WWI. They decreased weight instead of just increasing engine output. And they looked to design as an expression of ingenuity. "You can't forget the artistic tradition of Paris in the aesthetic of bodywork," says Amado. "Brands like Voisin or Citroën had architects at the helm of their designs in the '20s and '30s, meaning they understood the automobile to be more than a product of engineering, not just a machine."

Glorious, even avant-garde French brands like Delahaye, Bugatti and Hispano-Suiza (a Spanish company with a significant French subsidiary) created automotive extravaganzas during this interwar period. This tradition of artistic and engineering innovation continued in the postwar era but shifted significantly in the country's government-helmed industrial rebuild. "After WWII, everything luxurious disappeared from the market, and the French government assigned the three remaining car companies - Renault, Peugeot and Citroën - to serve the low, mid-



Coachbuilt DS cabriolets by Chapron will appear at Pebble Beach later this summer. For the first time in its long history Pebble Beach Concours d'Elegance will spotlight Citroën as its featured marque with a display of rare coachbuilt cars. When talk turns to coachbuilt Citroëns ...

PHOTO BY AUTOWEEK

dle and high ends of the market, respectively," says François-Xavier Basse, the editorial director of Youngtimers, a monthly print publication dedicated to French cars from the '70s to the '90s. "But this French savoir faire, this know-how, was still there. They had nothing else to work with, so they created with style."

The Youngtimers display at Retromobile, "The French Touch," perfectly reflected this. The vehicles included (Citroën CX Prestige, Matra Bagheera Courrèges, Peugeot 406 Coupé, Renault Supercinq Baccara and Renault Avantime) had the body or underpinnings of a typical French car from the malaise era. But each was given something special - a more potent engine, a coachbuilt body, special color and trim - to make it feel chic.

"The French Touch' is similar to the talent of prêt-à-porter (ready-to-wear clothing)," Basse says. "With prêt-à-porter, you

take something simple and make it look like haute couture, like it's been custom designed, by taking parts from here and there. It's the talent of taking something mass-produced and making something more luxurious." This weaving of straw into gold (or at least pyrite) is a particularly French talent; it connects to the modern nation's founding ideals of liberty, equality and fraternity.



A sport version of the Visa II produced for just two model years, the Visa II Chrono combined rally equipment with exterior modifications: Hot hatch with rally style Visa: It's everywhere you want to be (especially in Group B)

PHOTO BY AUTOWEEK

"I would say that the unique goal for French cars is to make life easier for all consumers," says Dominique-William Jacson, from Renault's heritage collection, as he walked me around the historic vehicles on the manufacturer's Retromobile stand. "We are not trying to be premium. We just want to democratize innovation for all. And sometimes when you have constraints, like we have, you have to be more innovative."

Constraints and innovation will be extremely relevant for the future of the French auto industry. Last year, France enacted regulations to ban petroleum-powered cars by 2040, an ambitious goal intended to support its commitment to the emissions-lowering targets of the 2015 global climate accords signed in Paris. This convention-shattering shift to electric vehicles might offer just the opportunity that the experimental, iconoclastic and egalitarian French automotive industry needs to resume the global prominence that it held during the years between the world wars.

"In electrification, the playing field is still wide open. I don't see why French manufacturers can't regain a relevant position in the new auto industry," says Amado. He tempers this with typical, if globalized, pessimism. "Though to what extent can the nationality of these multinational brands be directly related to the countries in which they began more than a hundred years ago?" If Retromobile still exists in 2079, we might uncover the answer. We're more than willing to keep going back until then. ○

"Retromobile 2018: With Elan" was originally published in the 4/23/18 issue of Autoweek.



#### Tarifs pour une annonce pour 1 an

- Carte d'affaires: 125 \$
- ¼ page: 250 \$
- ½ page: 500 \$
- 1 page: 750 \$
- Publicité jointe pour une parution: 250 \$

**Talon**  
NOUS AVONS DES PNEUS POUR:  
AUSTIN MINI ♦ JAGUAR ♦ MG ♦ MORGAN ♦ TRIUMPH  
145R10 - 165/70R10 - 165R14 - 185R14 - 185/80R15  
www.talontire.com  
2607 DIAB, ST-LAURENT (QC) H4S 1E7 514.337.0833

**bellavance enr.**

**Entretien et restauration  
de voitures anciennes européennes  
à votre domicile**

**Maintenance and restoration of vintage  
European automobiles at your residence**

**Tel: (450) 698-1049**

**ÉVALUATION DE VOITURES ANCIENNES  
SERVICE PROFESSIONNEL  
D'UNE JOURNÉE!**

Reconnu par la SAAQ  
Reconnu par les compagnies d'assurances

Tarifs: 75 \$ sur place  
95 \$ à votre domicile

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

Tél.: 514.745.6278  
Cel.: 514.824.6278

**JOHN VAN KOOTEN**  
AUTO RESTORATION SPECIALIST - SHOW & CONCOURS

COWANSVILLE, QUEBEC  
(450)-330-2884  
JOHNVANKOOTEN9@GMAIL.COM



# TROUVERAI-JE UN BON MÉCANICIEN ?

Par Ron Pagé



Lors de l'achat d'une voiture ancienne ou exotique, une question se pose toujours : trouverai-je un bon mécanicien pour m'aider à garder ma voiture en bon état de marche?

J'aimerais vous présenter mon « mécanicien », Patrice Raymond. Patrice est membre du VEA depuis quelques années et on le voit de temps à autre au souper mensuel du club.

On pourrait dire que Patrice est tombé dans la marmite de potion magique très jeune. Il a travaillé au garage de son père, spécialiste en restauration, durant quelques années avant de démarrer, en 1993, sa propre entreprise, *Classique Auto Restorations*.

L'expertise de Patrice est très vaste, il peut faire la maintenance régulière d'une Allemande, comme il le fait pour ma voiture, d'une Anglaise ou d'une Française. Il peut tout aussi bien reconstruire une voiture de performance américaine qui sera aussi belle qu'à sa sortie de l'usine, que de remettre sur la route une Ferrari Testarossa qui fut entreposée durant de longues années.

En ce moment, Patrice travaille, entre autres, sur une Jaguar Coupe 1964. Une entreprise de très grande ampleur, car lorsqu'il l'a reçue, la voiture était entièrement démontée, découpée, et le travail initial avait été bâclé. Toute une histoire qui ferait un très bon article pour l'Autosiate.

Au-delà de sa vaste connaissance des voitures en général, c'est sa rigueur et sa passion pour le travail bien fait qui font de lui la bonne personne pour s'occuper de votre voiture bien aimée. Que ce soit pour l'entretien régulier ou une restauration complète, je vous invite à lui rendre visite lors d'une petite randonnée dans les Laurentides.

Classique Auto Restorations  
1015, rue Lorraine  
St-Jérôme Québec, J5L 1X5  
Canada  
(450) 660-2775  
[preengineering@hotmail.com](mailto:preengineering@hotmail.com)  
[www.classiqueautorestation.com](http://www.classiqueautorestation.com)





# HISTOIRE DRÔLE! RAPPORT DU VOYAGE

## À CABOURG DU 14 - 15 FÉVRIER 2018

Par François Guéry (Paris)

Comme j'ai toujours été intéressé par la voiture électrique, j'ai voulu tester une ZOE Renault 4.0, avec une autonomie annoncée de 300 km.

Nous allons souvent à Dives-sur-mer, à côté de Cabourg, et j'ai pensé que ce serait intéressant de tester la voiture sur ce trajet de 238 km, en hiver, par mauvais temps, éventuellement de nuit.

Lorsque j'en ai parlé à mon garage Renault, j'ai eu la réponse suivante: "Nous n'avons pas de Zoe pour essai, mais vous pouvez en louer une, nous rembourserons la location si vous en achetez une. Mais si vous voulez aller à Cabourg renseignez-vous sur les bornes de recharge, pour être sûr de ne pas être à court en cours de route."

Sur internet je trouve un loueur avec une Zoe que je réserve.

Je fais toute une étude, j'achète 20 € une carte ChargeMap, regarde les stations de recharge sur la carte, et décide que si besoin est, la station de Beuzeville à 228 km de St-Maur [-des-Fossés] pourrait permettre une recharge éventuelle.

Le mercredi matin je vais chercher la voiture à Fontenay-sous-bois, à 10 km de St-Maur. Le loueur m'explique la marche de la voiture. Il y a dans le coffre deux câbles, l'un pour une recharge "maison", une prise de 220V avec prise de terre, et une autre pour recharge rapide depuis une borne spéciale, à fort ampérage, avec une prise femelle spéciale.

Je suis prêt à partir en début d'après-midi. J'ai pris la précaution de conduire la voiture chez Renault à St-Maur pour la mettre en charge entre midi et 13h30, de façon à effacer la consommation sur les 10 km du parcours Fontenay/St-Maur.

OK à 13h30, je démarre.

J'ai préparé un tableau où je pourrais inscrire le lieu de recharge, les km à parcourir d'après mon GPS Waze, l'autonomie correspondante, l'heure, la marge de sécurité, la température extérieure, l'équipement utilisateur, (essuie-glaces, chauffage, phares), le type de chargeur et la durée de charge requise.

La voiture est très agréable à conduire, bien équipée, confortable, nerveuse, c'est génial! J'ai 40 km de marge.

Le silence est admirable, la radio - radio classique - diffuse un concert, bref, le bonheur parfait!

J'ai lu sur internet que la consommation monte très rapidement sur autoroute et je règle le régulateur de vitesse sur 122, mon GPS indique 120 km/h. Il fait 1°C dehors, et 20°C dans la voiture.

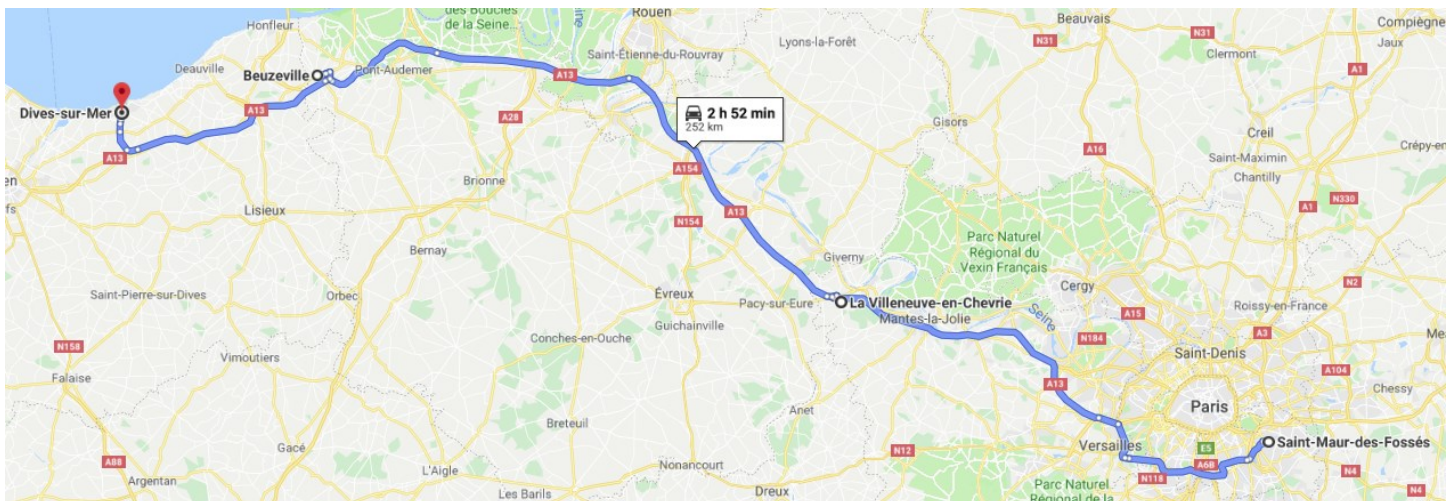
A Villeneuve-en-Chevrie, il me reste 152 km à faire et le compteur de charge m'indique qu'il me reste 145 km d'autonomie. Hm! J'avais 40 km de marge, il m'en reste -7 ! Donc prévoir une recharge. J'avise sur mon appli une borne à Vironvay. Arrivé là, il reste à parcourir 118 km, autonomie indiquée restante: 90 km. Il est 15h35.

Est-ce que le bonheur serait fugitif?

Je trouve la borne de recharge, il faut acheter une carte Sodeltel. Elle coûte 20 € et j'ai droit à 2 demi-heures de charge. Après plusieurs essais infructueux, (les explications sont très succinctes), j'arrive à brancher la voiture et allons-y pour une recharge. Au bout de 30 mn l'autonomie est remontée à 153 km et le temps passe, j'espère avoir assez de courant et je repars (pour 118 km à faire). En cours de route le niveau de la batterie descend rapidement, à chaque km parcouru selon mon GPS, le compteur "autonomie" descend de 2 km, et à Beuzeville, comme prévu, je m'arrête pour faire la recharge prévue initialement.

Oui, mais à Beuzeville, la borne est inactive, fermée avec un écriteau "hors service."

Personne n'a pensé à indiquer où sont les autres bornes les plus proches. Débrouillez-vous. Je me renseigne à la station d'essence, il y a une borne sur Beuzeville sud. Il faut sortir de l'autoroute et reprendre le chemin en sens inverse. OK je n'ai pas le choix mon indicateur m'indique qu'il reste 46 km d'autonomie pour faire les 37 km restants. Il est 17h30, je sors de l'autoroute et par malheur je me retrouve sur la route de Hon-



fleur! Un coup d'œil à l'appli ChargeMap du téléphone, il y a une borne à 17 km.

Va pour Honfleur, Waze me guide et j'arrive à la borne de La Rivière St Sauveur.

Il fait nuit, il pleut averse et il fait toujours 1°C dehors... Lorsque je trouve la borne, c'est une MOBISdec, je dois taper des codes avec mon téléphone, indiquer mes numéros de carte de crédit. C'est très peu commode, dans la nuit, avec des gants, - je les enlève mais cela va à peine mieux - je finis par y arriver et la porte du compartiment qui cache la prise de courant s'ouvre. Comme je vois une prise 220 V, je sors le câble qu'on m'a remis, mais rien ne se passe. Le tableau de bord m'indique que j'ai un mauvais branchement. J'essaie la borne d'à-côté, idem. Je commence à paniquer. J'avise un numéro d'urgence que j'appelle. La personne au bout du fil est aimable, me donne des indications qui ne correspondent pas à ce que je vois. Je finis par comprendre que j'ai pris le mauvais câble de charge. Débrancher, rebrancher dans le froid, et de nuit. Je finis par avoir du courant. Ouf, il est 18h45. Je prends le temps de traiter d'imbécile le type qui a eu l'idée de mettre une prise de 220 V standard bien visible et de cacher la bonne prise sous un cache...

Le temps de recharge est assez long, heureusement, il y a un café pas loin. Je repars à 19h30, avec une autonomie de 118 km (pour faire les 57 km restants, puisque j'ai fait 20 km de plus pour trouver la borne !)

Arrivée à Dives à 20h20.

J'ai mis 6 heures 50 minutes, je suis épuisé! J'avais prévu une charge pendant la nuit. Je renonce à la chercher en pleine nuit et je rentre à l'appartement.

Le lendemain, départ à 8h30 pour rechercher une borne. Mon téléphone indique une borne, 64 rue St Jacques. Il n'y a rien à cette adresse. C'est cependant l'appli ChargeMap qui a l'air sérieuse. Il y a une autre borne, place de la mairie à Dives, celle que j'avais prévu, avant mon voyage après confirmation téléphonique à la mairie de Dives. Arrivé à la borne, aussi une Mobisdec, je me branche correctement cette fois, et rien ne se passe, la borne est normale, le voyant au vert, j'ai bien donné mon numéro de carte bleue. La borne ne délivre pas de courant. J'appelle le numéro d'urgence, la même personne que la veille me répond: conclusion: la borne est en panne et il ne peut rien faire. Il ne me propose aucune autre borne dans les environs.

Je me renseigne pour savoir où est le garage Renault de Dives. Je téléphone: réponse: "oui, il y a un chargeur mais ce n'est pas sûr que la prise soit compatible à celle de la nouvelle Zoe. On verra quand vous serez sur place". J'arrive au garage, par miracle c'est la bonne prise. Au bout de deux minutes, arrêt complet: tout a disjoncté. Le garagiste va réenclencher son disjoncteur et de nouveau tout décroche! Il fait son enquête: le peintre est en train de peindre une carrosserie, on ne peut pas mettre en même temps les deux installations. Il faut attendre une demi-heure. Il est 10h00. Comme je sais qu'il y a une borne à Cabourg distante de 5 km, je m'y rends. Je branche ma voiture et un brave monsieur m'aborde en disant qu'il a une Zoe, qu'il est très content de me montrer que tout est correct, qu'il vient souvent recharger la sienne à cet endroit. Sauf que la borne ne reconnaît pas ma voiture avec sa carte. Catastrophe. Rien ne charge et impossible de tout arrêter. La borne reste enclenchée avec un message d'erreur sur le tableau de bord de la Zoe. Au bout de dix minutes, la borne revient à l'état initial, et je peux me brancher enfin, et la charge démarre, après tout

le cinéma de code, numéro de carte de paiement, etc.

Il est 10h15, la fin de charge est annoncée pour 12h30.

Comme je n'ai toujours pas déjeuné, j'avise le premier bistro venu. Le personnel est charmant, bref la charge remonte dans ma cervelle et le moral aussi. Je demande si on pourra me servir un repas, et j'explique la raison, tout le monde est passionné! OK c'est bon pour un repas à 11h30...

A 12h15 je quitte le restaurant et le patron me souhaite ... bon vent arrière!

A 12h30, je peux repartir avec une batterie qui annonce 213 km! Heureusement, le compteur se ravise au bout de 2 minutes et m'annonce 296 km.

A Bosgouet Sud, le chargeur est en panne: une ficelle rouge et blanc l'entoure sans aucune explication. Je pense donc à recharger à Vironvay, et là, je trouve un chargeur Sodetrel en bon état, et avec ma carte achetée la veille, je peux faire une nouvelle charge. Je repars au bout d'une heure, la batterie est passée de 41% de charge à 80 %, soit 236 km d'autonomie pour 125 km restant à parcourir.

Il est 14h40, et à 100 km de St-Maur, la charge n'est plus que de 150 km, et comme il faut diviser par deux l'autonomie indiquée, je calcule que je pourrai seulement faire 75 km, c'est trop juste, il faut encore recharger quelque part. Je pense au grand parking de Morainvillers, au bord de l'autoroute après Mantes, mais il n'y a pas de borne. Panique, j'avise des bornes sur mon appli au Novotel d'Orgeval. Je trouve les bornes, mais ce sont des Tesla, réservées aux voitures Tesla. Quatre bornes magnifiques, pas adaptées à aucun de mes câbles. Je repars à la recherche d'une autre borne. L'hôtel m'a indiqué une adresse où je ne trouve rien, mon appli m'indique une autre qui n'existe pas, mais je vois une enseigne Renault. Ouf !

Oui, mais il n'y a pas de chargeur. La personne m'indique son confrère à 5 km, à Vernouillet, me met gentiment l'adresse sur le GPS de la Zoe. Là je peux recharger, il y a un (petit) chargeur, dans le hall, il faut laisser la porte ouverte pour passer le câble, et le compteur indique qu'il faut prévoir 4 heures pour une charge complète. Il est 16h30 et à 17h30, j'ai gagné une bonne vingtaine de km d'autonomie. Visiblement le garage attend que je parte pour fermer. Heureusement, le garagiste à qui j'ai conté mes soucis, et à qui j'ai dit qu'il fallait compter moitié de l'autonomie indiquée, m'indique que je n'ai pas roulé en mode "eco", car j'aurais pu avoir beaucoup plus d'autonomie.

Donc je repars, en mode "eco".

C'est un miracle! Le compteur d'autonomie ne descend plus à vue d'œil, mais reste en correspondance avec mon GPS. Lorsqu'il m'indique "autonomie 100 km, soit 15 km en moins qu'au départ de Vernouillet, j'ai effectivement parcouru 15 km réels. Ah, si on m'avait "mieux prévenu" chez Renault, j'aurais épargné du temps, de l'argent et des soucis. Quand je pense que j'avais encore 150 km disponibles à 100 km de St-Maur ... si j'avais su! Quand j'ai décidé que la marge était insuffisante, j'aurais pu rouler en mode "eco" jusqu'à une station avec borne de charge en état de marche ou même rentrer tranquillement. Bien sûr en mode "eco", on se traîne sur l'autoroute, on roule à 80/90 km/h, mais au moins on est relaxé!

Arrivé à Paris, sur le périphérique, mon GPS indique 1 heure 40 minutes pour arriver à St-Maur. Le périph est complètement bloqué! Il fait nuit, il pleut averse, donc je vais consommer du courant, même à l'arrêt. Pas question de prendre le moindre

risque, je sors du périphérique, et j'attends la fin des bouchons. Le temps d'aller manger dans le restaurant voisin, le périph reste bloqué. Waze me propose de passer par la A86, soit 20 km de plus! Hors de question. J'attends, j'ai un peu de lecture, les bouchons finiront bien par disparaître un jour! Au pire je rentre à St-Maur en métro... J'imagine le roman: "Parti en Zoé, revenu en métro"! Je repars à 21h00, et j'arrive à St-Maur à 21h35, frais et dispos, avec encore 71 km d'autonomie. Assez pour reporter la voiture à Fontenay le lendemain matin. En mode "eco", il arrive que l'autonomie remonte au compteur!

Au total, je n'ai consommé que 16 kW/h sur 143 km, alors qu'en mode "normal", je consommais 21 kW/h. Comme je n'ai pas réinitialisé l'ordinateur, à Vernouillet, j'en conclus qu'on consomme env. 21 kW/h en mode normal, et 12 kW/h en mode eco. Comme la batterie contient env. 44 kW/h, le calcul est vite fait: 2h d'autonomie en mode normal, un petit 200 km, et 4h en mode eco, autour de 300 km.

J'arrive à St Maur réconcilié avec la Zoe, super agréable à conduire en ville.

Elle a cependant eu droit à quelques injures en court de route, genre "vieille s....", elle qui est toute neuve!

Conclusion: En tant que voiture de ville la Zoe est sensationnelle. J'ai parcouru plus de trois millions de km dans ma vie, avec d'excellentes voitures, jamais je n'ai eu autant de plaisir à conduire en ville. La voiture est géniale.

Mais l'organisation de recharge est nulle. Totalement nulle. Pensez que si j'étais arrivé à une borne avec déjà une autre voiture en charge, j'aurais pu attendre trois à quatre heures la fin de sa charge à elle. En plus lorsqu'on vous annonce deux bornes de charge, c'est vrai si c'est pour une autre voiture avec une prise de courant différente. Si vous avez un modèle "type 2", l'autre borne est un modèle "type 3" dont vous ne pouvez pas vous servir! Quand les voitures électriques seront plus répandues, si deux ou trois conducteurs ont prévu d'aller au restaurant pendant la charge, vous risquez d'attendre six heures, voire tout l'après-midi.

Tesla a très bien organisé son réseau, avec 4 bornes au Novotel d'Orgeval. Personne n'a l'air d'avoir pensé que le courant qui y arrive pourrait aussi servir à une Zoe, même s'il faut un transformateur différent. Où allons-nous s'il faut des bornes différentes pour les Peugeot, les Toyota, les X ou les Y ? A quoi servent les autorités de l'équipement, les automobiles club, et autres organisations qui auraient dû exiger que toute



borne publique puisse être équipée de prises standards en plus de la prise spéciale à la marque.

Si vous êtes sûr de ne jamais avoir besoin de recharger ailleurs que chez vous avec votre propre "WallBox", donc rouler dans un rayon de 75 à 100 km, courez acheter une Zoe (75 km en mode normal, soit 150 km A/R et 100 km en mode eco, soit 200 km A/R, peut-être un peu plus). Si vous pensez avoir besoin d'une recharge à l'arrivée, pour pouvoir rentrer chez vous, restez chez vous, et ne bougez surtout pas, sinon vous aurez une chance sur deux d'avoir une crise cardiaque... ○



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

**Tom Merson**  
Consultant

*La solution.  
the solution.*

514.908.9752  
contact@tommerson.ca www.tommerson.ca



# COUP D'OEIL SUR LES VOITURES EUROPÉENNES

Par Jean-Jacques Sanfaçon



L'industrie automobile européenne a eu à traverser des guerres, des récessions et a dû s'adapter afin de survivre.

Bayerische Motoren Werke ou BMW a été créée le 7 mars 1916 suite à la fusion de deux entreprises allemandes du domaine de l'aviation qui prenait son envol. Le but, fabriquer des moteurs d'avion de meilleure qualité que ceux qui étaient disponibles, afin d'aider les militaires allemands. Le logo en forme d'hélice d'avion blanc et bleu, les couleurs de Munich est toujours utilisé. Le 11 novembre 1918, c'est la fin de la guerre. L'Alsace et la Lorraine sont rendues à la France; elles avaient été annexées à l'Allemagne après la défaite de la France lors de la guerre de 1870-71. Ironiquement, en 1902, Ettore Bugatti avait quitté son Italie natale où il avait déjà construit des voitures qu'il avait pilotées en course. Après le décès d'un des frères Gulinelli qui le finançait, la société alsacienne De Dietrich le recrute comme associé pour concevoir des voitures au côté du pionnier inventeur de voitures Amédée Bollée et d'Émile Mathis pour la commercialisation. Il allait devenir un constructeur de voitures de prestige et de courses légendaires et en 1914, il devenait ipso facto français, au grand bonheur de la France toute entière qui pouvait désormais compter Bugatti parmi ses citoyens et s'enorgueillir du fait que, du jour au lendemain, des voitures françaises gagnaient beaucoup de courses.

À cette période, André Citroën avait contribué à la victoire des alliés dont l'usine du quai de Javel à Paris avait fabriqué 10 000 obus par jour. Il convertit son usine à la fabrication d'automobiles et devint le troisième plus important constructeur au monde, derrière Ford et General Motors.

Le 18 juin 1919 était signé le traité de Versailles en présence du président américain Woodrow Wilson qui a décidé de mesures punitives sévères envers l'Allemagne, entre autres, l'interdiction de fabriquer des avions. BMW voulant survivre s'est lancée dans les moteurs de camions, de bateaux et industriels, et après une fusion avec BFW en 1920, dans la fabrication de motos.

En 1929, BMW achète une entreprise qui fabriquait des Austin Seven sous le nom de Dixi tout en payant des droits à Austin. Après avoir installé un 6 cylindres et effectué un développement rendant la voiture plus luxueuse, en 1936, on fabrique à nouveau des moteurs d'avions, une gamme de voitures à la calandre divisée verticalement dont la BMW 328, un roadster de luxe pouvant atteindre 150 km/h, qui, construite entre 1936 et 1940, fut conçue par Fritz Fiedler. Sous son design à couper le souffle, elle proposait plusieurs fonctionnalités avancées pour l'époque comme le châssis tubulaire ou encore un moteur à chambre de combustion hémisphérique. Conçue à l'origine pour le sport automobile, la BMW 328 remporta plusieurs courses; la première le 14 juin 1936, sur le circuit du Nürburgring, les 24 Heures du Mans dans la classe 1 501 à 2 000 cm<sup>3</sup>, les Mille Miglia en 1940 à la moyenne de 166 km/h sur une version allégée développant 120 ch. Avec son puissant moteur six cylindres de deux litres, le roadster 328 fut la voiture de course la plus titrée des circuits européens dans les années 1930.

À la fin de la guerre 39-45 les usines BMW sont détruites, sauf celle qui était en Allemagne de l'Est. Les Russes furent diligents à remettre cette usine en marche, à y fabriquer des motos et des voitures BMW qui après 1952 sont devenus EMW, le logo

devenant rouge et blanc. Pendant ce temps, en Angleterre, Bristol Aeroplane Co, constructeur d'avions depuis 1910 voit ses commandes d'avions militaires chuter et cherche à construire des autos. On invoque une loi de réparation de la guerre, et le gouvernement anglais lui octroie la permission de fabriquer la belle BMW 328. Pour se faire, on fait sortir de prison le chef ingénieur de BMW, le Dr Fritz Fieldler. Bristol, fort de l'expérience dans les avions, fabrique la voiture comme elle l'était en aluminium sur tubulure d'acier, le châssis et la suspension arrière de BMW ainsi que le moteur 6 cylindres hémisphériques à culbuteurs de 85 CV, la calandre divisée avec le signe rond au-dessus. C'était la Bristol 400 présentée au salon de l'Auto de Genève en 1947. Des améliorations techniques et de carrosserie avaient eu lieu,

En 1949, inspirée par Carrossia Touring d'Italie, les Bristol 401 coupé et 402 cabriolet affichaient des améliorations aérodynamiques allant jusqu'à éliminer les poignées de portes remplacées par un bouton, des charnières de portes intérieures, des pare-chocs recourbés tout en conservant la calandre divisée. La voiture pouvait filer à 160 km/h; on l'a fabriquée jusqu'à 1953. Pendant ce temps, en 1952, BMW avait revendiqué sa calandre divisée, mais Bristol avec la 403 conservait la calandre divisée, 4 phares, une barre antiroulis et un moteur de 100 CV jusqu'à la fin 1955.

En Allemagne, BMW fabriquait des chaudrons, des poêlons et des bicyclettes jusqu'en 1948, enfin des motos et en 1951, la BMW 501, une voiture de luxe et d'autres modèles, mais les profits étaient insuffisants pour payer les dettes. Il leur fallait une voiture à grand volume et en 1954, après avoir vu la Iso Rivolta Isetta avec sa porte en avant au Salon de l'Auto de Genève, BMW achète les droits et l'outillage, et la production de l'Isetta commençait en 1955. Plus de dix mille furent vendues cette année-là, plus de cent mille jusqu'à la fin de 1958, soit un total de 161 728 jusqu'à la fin de 1962. À son tour, BMW vendait les droits de l'Isetta qui par la suite a été assemblée en France, en Espagne, au Brésil et en Angleterre.

Brighton Locomotive Works, dans le sud de l'Angleterre, terminait la fabrication de locomotives à vapeur en 1957 et dès le départ de la dernière locomotive, les gens de BMW mettaient en place l'outillage afin que les mêmes ouvriers puissent assembler les Isetta. Trois semaines plus tard, on commençait à voir des Isetta anglaises sortir d'usine, avec le volant à droite, donc la porte avant ouvrant de gauche à droite. En plus de la version à 4 roues, des voitures à 3 roues ont été assemblées afin d'éviter aux acheteurs, qui le désiraient, une taxe élevée. Des phares Lucas et des pneus Dunlop faisaient partie du contenu anglais. Un contrepoids devait être ajouté afin d'éviter que les voitures 3 roues se retournent. Il y a eu 6 modèles en tout. De 1957 à 1964, plus de 30 000 Isetta anglaises furent assemblées, dont 1 000 pour la Canada la première année. L'arrivée de la Mini devait sonner le glas de cette belle aventure. Elles arboraient le signe BMW.

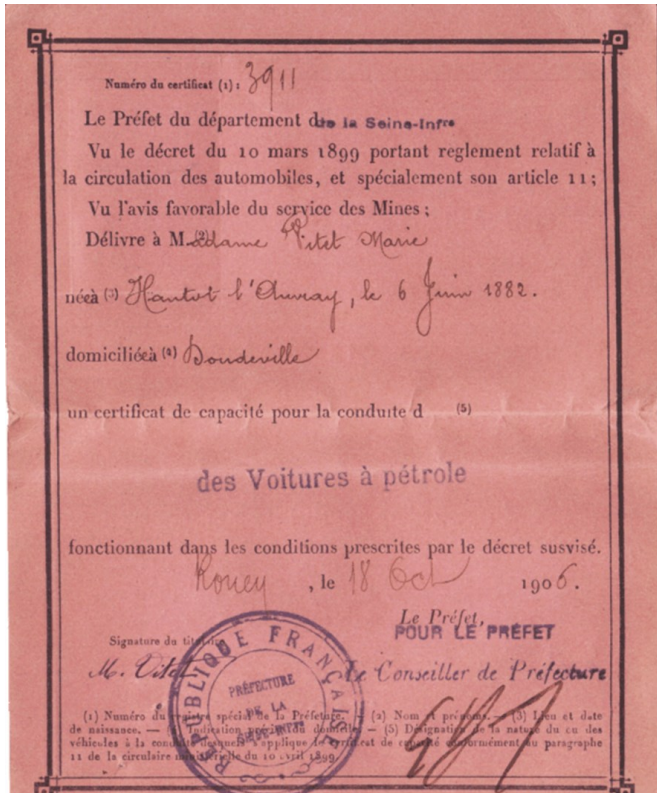
De nos jours, BMW possède plusieurs marques anglaises dont Austin, et fabrique Rolls Royce et Mini. Un autre allemand, VW est propriétaire de Bentley et le groupe Indien Tata possède Jaguar Land Rover. ○



# LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA

---

## VEA PORTRAITS GALLERY



Voici le permis de conduire d'une voiture à pétrole datant de 1906 de la grand-mère de François, un ami de Richard Boudrias.



Mon nouveau garage à la maison et mes jouets (d'un grand enfant gâté) :

Combi VW '65, [Traction] LHD Light 15 '51, la DS21 cab '68, la [Traction] 11B '56 baroudeuse, la Porsche 912 '69, la 2cv AZ '56 bâche longue et la Mehari Azur '84. (La 15/6 1950 en cours de restauration est dans le Nord).

What else ? comme dirait ...

Pierre Wattecamps, août 2018





## LA BOÎTE À GANTS DU VEA VEA GLOVEBOX

### C omment dignement célébrer l'anniversaire de son ancienne

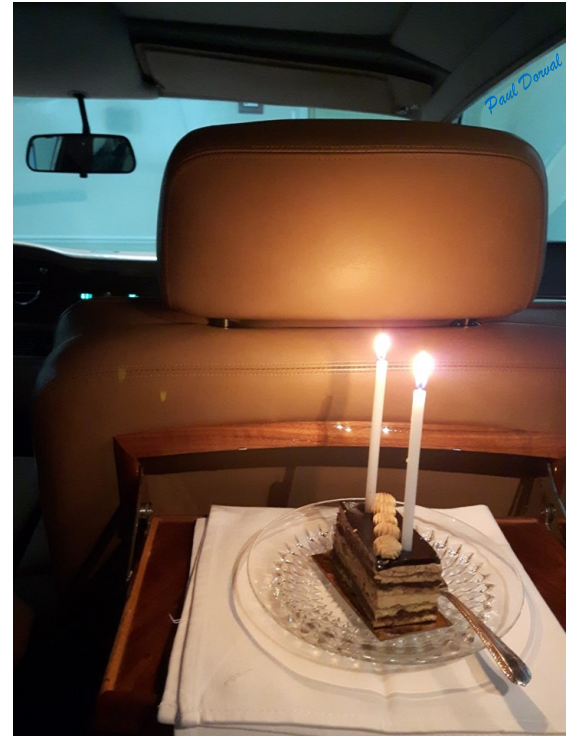
Samedi, 4 mai 2019, c'était l'anniversaire de ma voiture ancienne, une *Rolls-Royce Silver Spirit* 1989 de couleur Balmoral Green, trente (30) ans jour pour jour de son dernier «road test» en Angleterre.

Richard Boudrias a trouvé la célébration, il faut bien l'avouer, excentrique et folle.

Voici l'une des deux photos envoyées à la demande de Richard qui veut (sans doute) me ridiculiser auprès de certaines personnes!

Laval Proud

[ndlr: Le nom a été modifié pour préserver l'anonymat !]



### 'allumage par bobine et distributeur a détrôné la magnéto au milieu des années 1920.

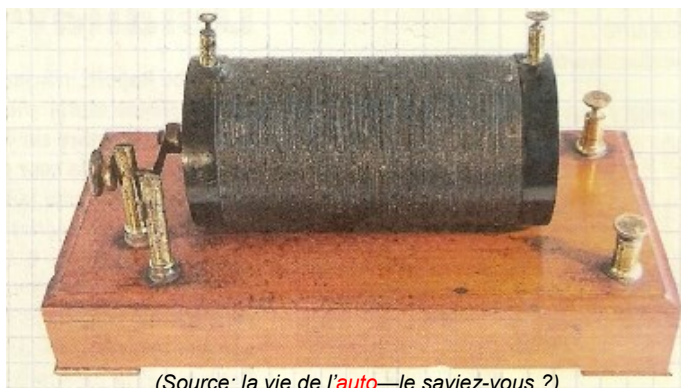
Ce passage d'une technique à une autre s'est produit de façon détournée: la bobine d'induction de Ruhmkorff, capable de produire des courants haute tension et donc des étincelles aux bougies, date déjà de 1850. Les premiers travaux du physicien Antoine Masson remontent même à 1836.

Mais la bobine nécessite une batterie d'accumulateurs, encore lourdes et peu durables. La magnéto, elle, se passe de toute source de courant extérieure, d'où sa supériorité au début du XX<sup>e</sup> siècle. Mais l'intensité de l'étincelle étant fonction de la vitesse de rotation du moteur, les démarrages peuvent être

difficiles. Et c'est un organe complexe, lourd avec ses aimants, et cher à fabriquer.

Lorsque les constructeurs ont commencé à équiper leurs voitures de l'éclairage électrique et d'un démarreur électrique, entre 1914 et 1925 selon la gamme de la voiture, et bénéficiant des progrès des batteries, ils sont tous passés à l'allumage par bobine.

C'est vraisemblablement Cadillac qui le premier a équipé ses voitures d'une bobine d'allumage, en 1910, bénéficiant des travaux de Delco (Dayton Engineering Laboratories Compagny), cofondée par Charles F Kettering et Edward A. Deeds, l'année précédente. ○



(Source: la vie de l'auto—le saviez-vous ?)



# LES PETITES ANNONCES

## CLASSIFIED

### LOTUS EUROPE S1B 46Mk1 1968 S/N 460644

- Fabrication britannique de 102 unités (février - avril 1968)
- Dernier de la série de 460542 - 460644
- Moteur Renault Gordini (697-04-0697)
- Excellente condition
- Véhicule superbe
- Totalement restauré

Prix: à discuter  
1-450-753-9768

danuta091@gmail.com



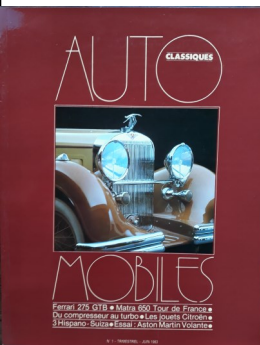
### PIÈCES À VENDRE

- Jaguar E Type: 4 jantes à rayons
- Porsche 911 1968 à 1975: 4 jantes Fuch 911S, moteurs, phares, intérieurs, accessoires, pare-chocs, etc...
- Citroën 2 CV: ailes, portes, capots, moteurs, boîtes et toutes pièces au détail
- Nissan 280 Z: 4 jantes - 4 pneus 600 x 16 Lester années 40
- Mercedes 350 ou 450 SL années 1980: toit rigide

Michel 450-773-5539

mguegan@alpine-america.qc.ca

### À VENDRE – AUTOMOBILES CLASSIQUES



Belle collection de ce prestigieux magazine. 154 revues en tout. No 1, 5, 9, 10, 12 à 149, 151 à 159, 161, 162, 168, 175, 176.



Le tout à 300 \$

Alain : omnitrad@me.com

### FIAT ABARTH 595 SS 1968

- Identification: ABARTH 105 \*1997\*
- Authentique et rare Abarth 595 SS, en version Competizione.
- Culasse spéciale Abarth double admission et Weber 40 DCOE.
- Authentiques élargisseurs de passages de roues en fibre de verre.
- Immatriculée pour la route.
- Excellent état avec récente mise à jour du moteur et autres restaurations.



Prix : 59 000 \$



Alain 450-770-2560  
omnitrad@me.com

Album photo : <https://www.flickr.com/photos/auto-historia/albums/72157709477186767>

Vidéo : [https://www.youtube.com/watch?v=cLALYgJfZ\\_0](https://www.youtube.com/watch?v=cLALYgJfZ_0)

### RENAULT R-8 1969



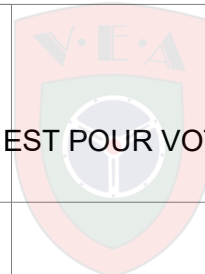
- Parfait état mécanique
- Carrosserie en très bon état
- 67 430 mi.
- Immatriculé – pas d'inspection à faire



Évaluation en 2009 par Gilbert Bureau à 6 000 \$

Prix: 5 900\$

Michel Fréchette  
Bur : 514-325-1950  
Rés : 514-324-1950,  
Chalet : 450-532-3862



CET ESPACE EST POUR VOTRE ANNONCE



# LES ACTIVITÉS 2019 DU VEA

## VEA 2019 ACTIVITIES

VISITEZ LE SITE DU CLUB **VEA.QC.CA** POUR CONFIRMER

COMME D'HABITUDE, VOUS RECEVREZ UNE INVITATION PERSONNELLE AVANT CHAQUE ACTIVITÉ. UNE EXCLUSIVITÉ VEA !

FÉVRIER, 16	SOIRÉE DES DAMES, SALLE DE DAVID SEPULCHRE	ALOIS FURER
AVRIL, 7	CABANE À SUCRE ÉTHIER, MIRABEL	RICHARD BOUDRIAS
MAI, 5	BRUNCH AU CLUB DE GOLF ATLANTIDE	TOM MERSON
JUIN, 5	BBQ - GÉRARD DE CONTY - 100 AS DE CITROËN (JUMELÉ AU SOUPER DU 1 <sup>ER</sup> MERCREDI)	TOM MERSON
JUIN, 23	RANDONNÉE DANS LES BASSES-LAURENTIDES	GAÉTAN RUEL
JUILLET, 3	ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (JUMELÉE AU SOUPER DU 1 <sup>ER</sup> MERCREDI)	GILBERT DENIS
JUILLET, 14	SOMMET DES LÉGENDES, CIRCUIT MONT-TREMBLANT & PIQUE-NIQUE.	TOM MERSON ALAIN RAYMOND
AOÛT, 10	CLUB POLO NACIONAL, RIGAUD (LEVÉE DE FONDS POUR LA FONDATION DES MALADIES DU CŒUR)	TOM MERSON
SEPTEMBRE, 8	RALLYE DU PRÉSIDENT, MONTÉRÉGIE	GILBERT DENIS RICHARD FALARDEAU
OCTOBRE, MILIEU	«ON SUIT BERNARD ... »	BERNARD BELLAVANCE
DÉCEMBRE, 4	SOUPER DE NŒL	TOM MERSON

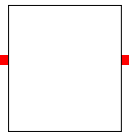
### LES AUTRES ACTIVITÉS

MAI, 18	EXPOSITION LES FACTORIES DE TREMBLANT	INFO@VAQ.QC.CA (INSCRIPTION)
JUIN, 13	CITROËN RENDEZVOUS, SARATOGA SPRINGS, NY	CITROENRENDEZVOUS.ORG
JUILLET, 13	RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES DE STE-MARIE-SALOMÉ	INFO@CARVAQ.ORG
JUILLET, 13 - 14	CONCOURS D'ÉLÉGANCE DE CHAMBLY	VAQ.QC.CA
JUILLET, 26 - 28	AMICI RADUNO ESTIVO 2019, GANANOQUE, ON	ARCC
JUILLET, 26 - 28	GRANBY INTERNATIONAL	VAGI.QC.CA
SEPTEMBRE, 1	DÉJEUNER SUR L'HERBE AU PARC OUTREMONT	VAQ.QC.CA
SEPTEMBRE, 13 - 15	BRITISH INVASION, STOWE, VT	BRITISHINVASION.COM
OCTOBRE, 9 - 12	HERSHEY, PENNSYLVANIA	HERSHEY.AACA.COM



## LA BOUTIQUE DU VEA

### VEA REGALIA



Pour commander / To order: [info.vea.qc@gmail.com](mailto:info.vea.qc@gmail.com)

◆ Coupe-vent North End, manches amovibles, col V, imperméable, doublé ottoman, logo VEA, 100% polyester, beige, M-G-TG	70,00
◆ Polo à manches courtes, 100% polyester, bleu monarque, logo & site web brodés, P-M-G-TG	45,00
◆ Manteau homme ou femme North End en molleton vert forêt, broderie VEA	45,00
◆ Écusson en métal / Metal Club badge ( <i>nouveau prix</i> )	25,00
◆ Autocollant électrostatique / Electrostatic sticker	5,00
◆ Épinglette argentée / Pins	5,00
◆ Affiche du club avec logos des marques par Roger Katch / Club's poster with logos by Roger Katch	40,00
◆ Trousse/Kit contenant: manomètre, lampe de poche, stylo à bille et pointeur à écran tactile, mini bloc-note avec logo VEA	20,00
◆ Couverture pique-nique à bandoulière avec logo VEA	40,00

Des frais de port de 5,00\$ seront ajoutés au montant de toute commande postale, à l'exception des épinglettes et des écussons de tissu.  
Le VEA ne perçoit ni la TPS, ni la TVQ. A \$5.00 fee will be added to all postal orders except for pins and fabric badges, no GST and PST

## LE STYLE TRADITIONNEL

L'Austin Healey 3000 est le dernier bastion du traditionnel style «roadster». Elle s'est plus ou moins adaptée aux nécessités modernes par l'adoption d'un pare-brise bombé, de vitres montantes et de déflecteurs. L'habitabilité et la facilité d'accès restent cependant douteuses. Quant au coffre à bagages ... Evidemment ce dessin (qui rappelle celui de la jolie MGA), a encore beaucoup d'admirateurs, mais il est condamné à disparaître.



## LE STYLE CIVILISÉ

Grâce à ce dessin simple et enveloppant qui offre une bonne habitabilité et un coffre décent, la MGB a conquis les faveurs des clients « plus très jeunes ». L'esthétique est jolie, équilibrée et racée. Mais j'aurais aimé un peu plus d'originalité et de hardiesse: ces phares classiques et cette poupe à la Farina sentent brièvement le « déjà vu » !



## LA GRIFFE MERCEDES

On retrouve les mêmes avantages que dans le MGB, mais les stylistes de Mercedes ont su créer un dessin très personnel malgré sa discrétion. Les blocs optiques, l'arrière anguleux et les grandes surfaces vitrées dégagent une impression de « grande race ». Une voiture d'aristocrate !



## LES FRANS TIREURS DE LA MODE

Je ne parle évidemment pas de certaines coursières italiennes de haute volée. Mais on trouve deux francs-tireurs qui se refusent à suivre la mode: Jaguar et Chevrolet Corvette. La Jag Type E reste fidèle aux lignes fuselées nées de la course. Dans ce style, c'est une réussite totale! Le profil de la Corvette Sting-Ray (quand elle ne sort pas avec ses affreux phares aux yeux de grenouille) provient de la même école, mais avec des lignes plus nerveuses et plus viriles. Dans les deux cas cependant, l'accessibilité et l'habitabilité sont douteuses ...

