

# AUTOSIASTE

VOL 44 no 1

Depuis / Since 1974

PRINTEMPS / SPRING 2021



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)

Membre  
FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE  
FQVA  
DES VÉHICULES ANCIENS  
Member



# CONSEIL BOARD

# SOMMAIRE CONTENTS

**Gilbert Denis**  
*Président*  
gilbert.c.denis@outlook.com

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

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

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

**Tibor Katz**  
*Secrétaire*  
rés./home: 514-697-3535  
dr.t.katz@qc.aibn.com

**Mohib Zaklama**  
*Directeur de la boutique*  
514-699-4737  
mhztr7@gmail.com

**Vincent Prager**  
*Directeur adjoint - activités*  
514-673-7431  
vincent.prager@dentons.com

**Yves Boulanger**  
*Rédacteur en chef*  
514-805-2219  
105yvesmontreal@gmail.com

**Michel Cyr**  
*Directeur adjoint - Activités*  
514-923-0403  
comish777@hotmail.com

## COLLABORATEURS

**Laurent Imbert**  
*Designer & Développeur Web*  
loran.vea@gmail.com

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

**Réal Forest**  
*Conseiller*  
rés./home: 514-697-6967  
real.forest@videotron.ca

Impression: [www.photographiquemf.ca](http://www.photographiquemf.ca)  
Tirage: 150 exemplaires



1986 BMW 325es



1960 Austin Healey  
« Bugeye Sprite »



1972 BMW 2002 tii



1955 Citroën Traction 15/6 H



1998 Volvo S70GLT



1975 Triumph TR7



1955 Land Rover



1974 Alfa Romeo 2000 GTV



1976 Alfa Romeo 2000  
Spider

## VOL 44 no 1

PRINTEMPS / SPRING 2021

## ARTICLES

- |       |   |
|-------|---|
| 3     | MOT DU PRÉSIDENT / PRESIDENT'S WORD               |
| 4     | MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / EDITOR-IN-CHIEF'S WORD |
| 5-7   | AMÉDÉE GORDINI                                    |
| 8-9   | RENAULT TYPE AG: LES TAXIS DE LA MARNE            |
| 10-11 | MARC BOURGEOIS                                    |
| 12-17 | ALFA ROMEO : LA SÉRIE 1900                        |
| 18-20 | WIKOV: L'INCONNUE TCHÈQUE - THE CZECH UNKNOWN     |
| 21    | ÉTATS FINANCIERS - FINANCIAL STATEMENTS           |

## RUBRIQUES / REGULARS

- |       |  |
|-------|--|
| 22-23 | LA BOITE À GANTS DU VEA / VEA GLOVEBOX                 |
| 24    | LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA / VEA PORTRAITS GALLERY |
| 25    | LES PETITES ANNONCES / CLASSIFIEDS                     |
| 26    | LA BOUTIQUE VEA / VEA SHOP                             |
| 27    | LES ACTIVITÉS DU VEA / VEA ACTIVITIES                  |



## PAGE DE COUVERTURE / COVER PAGE

Alfa Romeo BAT 7 1954

**Voitures Européennes d'Autrefois**

**Vintage European Automobiles**

C.P. 62, Succ. St-Charles, Kirkland (Québec) H9H 0A2

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

[info.vea.qc@gmail.com](mailto:info.vea.qc@gmail.com)



## MOT DU PRÉSIDENT

### PRESIDENT'S WORD

Par / By Gilbert Denis



**B**on... ben... on avait tous le souhait que l'année 2021 ne soit pas la continuité de l'année 2020, unique en soi, mais il semble qu'elles seront jumelles, peut-être pas identiques mais malheureusement trop semblables. Je ne peux qu'espérer que votre santé physique et mentale ainsi que celle de vos proches n'en soit pas affectée.

Cependant, on ne peut, au moment d'écrire ces lignes, que se rendre à l'évidence qu'un retour à une «nouvelle normalité» ne sera pas avant un bon bout de temps. Mais votre club organisera les activités permises par les autorités et ce dans le respect des mesures sanitaires tout comme ce fût le cas à l'été 2020.

Après avoir eu une AGA virtuelle, un party de Noël virtuel, c'était au tour du souper mensuel du premier mercredi du mois de février d'être sous **ZOOM**. Si toutes ces rencontres n'étaient plus en «présentiel» (un nouveau mot de 2020 !), elles auront permis à des membres plus ou moins éloignés de: Floride, Ottawa, Cantons de l'Est, Trois-Rivières, etc d'y assister. Cela nous a même fait réfléchir à l'idée de maintenir ce volet virtuel **ZOOM** même lorsque les rencontres en personne seront de nouveau permises. Comme quoi, des fois, sortir des sentiers battus a du bon !

Vous remarquerez que le CA compte un nouveau membre en la personne de Michel Cyr, bien connu au VEA, à titre de *Directeur*

*adjoint* – activités comblant ainsi le dernier poste vacant des membres au CA. Nous l'accueillons chaleureusement et virtuellement !!!

Permettez-moi de vous rappeler que depuis quelques années déjà, votre magazine *Autosiasste* est aussi disponible en version numérique sur le site web du club VEA sous la rubrique *Accès membres* et ce sans frais additionnel. Vous pouvez donc lire votre revue où que vous soyez dans le monde si jamais vous aviez oublié votre version papier à la maison en autant que vous ayez accès à internet. Vous y retrouverez tous les *Autosiasste* depuis le printemps 2011. Pour l'instant l'*Autosiasste* qui parait au site web est le numéro précédent celui en papier.

Puisque la situation actuelle favorise la lecture, entre autres, j'ai vu et lu, comme sûrement plusieurs d'entre vous, des articles sur la migration prévue et quasi certaine du parc automobile neuf vers l'auto hybride/électrique d'ici 15 ans. J'aimerais vous entendre sur l'avenir de nos voitures anciennes à essence/diesel dans un club comme le nôtre qui favorise les activités roulantes versus les expositions par exemple. Un courriel de votre part adressé au rédacteur en chef pourrait paraître dans une rubrique de l'*Autosiasste*.

Cela dit, je vous souhaite une année 2021 pleine de belles surprises! ○

**O**kay ... well ... we all wished that the year 2021 would not be the continuation of the year 2020, unique in itself, but it seems that they will be twins, maybe not identical but unfortunately too similar. I can only hope that your physical and mental health and that of your loved ones are not affected.

However, at the time of this writing, one can only realize that a return to a "new normal" will not be for a long time. But your club will organize the activities allowed by the authorities and in compliance with health measures, as it was the case in summer 2020.

After having a virtual AGM, and a virtual Christmas party, it was the turn of the monthly dinner on the first Wednesday of February to be on **ZOOM**. While all these meetings were no longer "face-to-face", they will have enabled more or less distant members from: Florida, Ottawa, Eastern Townships, Trois-Rivières, etc. to attend them. It even got us thinking about the idea of maintaining this virtual **ZOOM** component even when face-to-face meetings will be allowed again. Sometimes, going off the beaten trail is good!

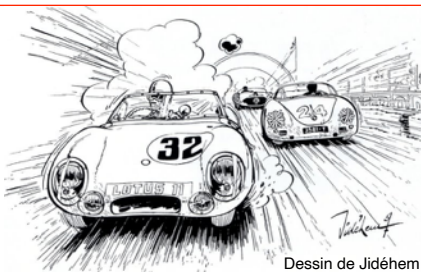
You will notice that the Board has a new member in the person of Michel Cyr, well-known at the VEA, as Deputy Director - Activities

thus filling the last vacant position of the members on the Board. We welcome him warmly and virtually!!!

Allow me to remind you that for several years now, your *Autosiasste* magazine has also been available in digital version on the VEA club website under the MEMBERS ACCESS section at no additional cost. You can therefore read your magazine wherever you are in the world if you ever forgot your paper version at home as long as you have access to the internet. You will find all the *Autosiasstes* since the spring of 2011. For now, the *Autosiasste* that appears on the website is the number preceding the paper edition.

Since the current situation favors reading, among other things, I have seen and read, like many of you no doubt, articles on the planned and almost certain migration for the new car fleet to the hybrid / electric car within 15 years. I would like to hear what you have to say about the future of our old gasoline / diesel cars in a club like ours that promotes driving activities versus exhibitions, for example. An email from you to the editor-in-chief may appear in an *Autosiasste* column.

That being said, I wish you a year 2021 full of beautiful surprises! ○



Dessin de Jidéhem



## MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

### EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Par / By Yves Boulanger



**M**ars 2021. L'hiver s'achève, le printemps nous ramène à la vie. Au moment où j'écris ces lignes, nos décideurs annoncent leur confiance aux vaccins pour nous laisser espérer une libération dans quelques semaines. L'isolement aura bientôt assez duré, tout au moins faut-il le croire et l'espérer, tout comme nous pouvons espérer nous revoir lors de nos activités cet été.

J'achève déjà ce second numéro de l'Autosiate, et le suivant est amorcé. Merci à tous pour vos encouragements, vos commentaires et votre contribution. Dans le numéro précédent, j'avais éparpillé une demi-douzaine d'Alfa Romeo - façon de vous faire connaître ma marque préférée. Cette fois-ci, j'y vais franchement en vous faisant découvrir une étape charnière de l'histoire de la marque au trèfle à quatre feuilles. Je vous promets de m'abstenir d'écrire sur cette marque dans le prochain numéro.

J'ai croisé une Alfa Romeo pour la première fois à l'Expo 67 : bien sûr, il s'agissait du prototype du modèle qui, contre toutes attentes, sera mis en production sous le nom de Montréal. Mais c'est au Salon de l'Auto 1969, le premier des salons organisés par l'Association des Marchands Automobiles de Montréal, que j'ai contracté le virus Alfa en m'asseyant dans une 1750 GTV. L'ambiance à bord m'a conquis. J'étais déjà sensible aux modèles dont la technologie était la plus avancée, et Alfa Romeo, une entreprise d'état gérée par des ingénieurs et non par des comptables (comprenez: non rentable) offrait une fiche technique exceptionnelle à un prix relativement abordable. Et c'est une 1750 GTV qui fut ma première auto quelques années plus tard. Auto sur laquelle j'appris la mécanique, première Alfa d'une longue série qui devinrent graduellement des autos anciennes.

Mais ne vous inquiétez pas, mon intérêt pour l'automobile est malgré tout éclectique et j'ai bien l'intention de vous livrer un contenu diversifié. Tout autant que notre club peut l'être.

Bonne lecture et à bientôt. ○

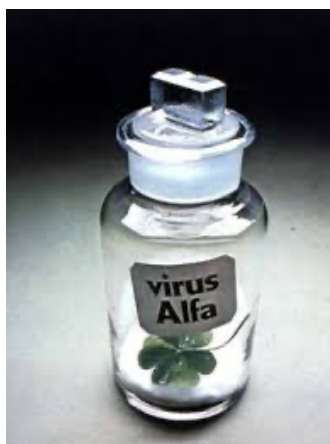
**M**arch 2021. Winter will soon be over, Spring will bring us back to life. As I am writing this, our leaders claim their faith in vaccination to let us hope of freedom in a few weeks. Isolation will soon have been long enough, at least must we believe and hope so, as well as we can hope to get together during our activities this Summer.

This time, I'm already finishing this second issue of Autosiate, and the next one is underway. Thank you all for your encouragement, your comments and your contribution. In the previous issue, I had scattered half a dozen Alfa Romeos - a way to let you know my favorite brand. This time, I'm going frankly by showing you a pivotal moment in the history of the four-leaf clover brand. I promise to refrain from writing about this mark in the next issue.

I first saw an Alfa Romeo at Expo 67: of course, this was the prototype of the model which, against all expectations, later went into production under the Montreal name. But it was at the 1969 Auto Show, the first of the shows organized by the Association des Marchands Automobiles de Montreal, that I contracted the Alfa virus while sitting in a 1750 GTV. The atmosphere on board won me over. I was already sensitive to cars with the most advanced technology, and Alfa Romeo, a state-owned company run by engineers, not accountants (read: unprofitable) offered an exceptional spec sheet at a relatively affordable price. And it's a 1750 GTV which was my first car a few years later. A car on which I learned mechanical work, first Alfa in a long series which gradually became vintage cars.

But don't worry, my automotive interest is nonetheless eclectic and I intend to keep the contents diversified. Just as much as our club can be.

Enjoy reading and see you soon. ○



## N'oubliez pas !

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

## DON'T FORGET !

Our monthly rendez-vous, every first Wednesday (except January) from 6:30 PM



514 337-3540



# AMÉDÉE GORDINI

## UNE LONGUE ET FRUCTUEUSE CARRIÈRE

Par Yves Boulanger



**A**medeo Gordini est né en 1899 dans une famille pauvre de Bazzano dans la région de Bologne, en Italie. A 8 ans, il assiste à une course automobile qui sera une révélation: il veut devenir pilote. Dès 11 ans, il doit travailler. Il trouve un poste d'apprenti dans un atelier mécanique de Bologne. Puis il trouve un poste dans une agence FIAT où il apprend la mise au point sous les ordres d'un mécano nommé Edoardo Weber.

En 1920, on le retrouve à Milan chez le prestigieux constructeur Isotta Fraschini où il travaille sous la direction d'Alfiero Maserati. Son talent s'impose rapidement, et en 1922 il devient technicien de l'agence Isotta Fraschini de Mantoue, agence qui appartient au comte Moschini et qui commande une écurie de compétition automobile. Moschini a recruté un jeune pilote nommé Tazio Nuvolari et Amedeo devient son mécano attitré.

Après quelques années, Nuvolari retourne - temporairement - à la compétition motocycliste et Amadeo part pour Paris. Il travaille tout d'abord pour l'agence française Isotta Fraschini puis en 1928 devient agent Fiat. Il acquiert la nationalité française cette même année et devient Amédée Gordini. Il se lie d'amitié avec l'entrepreneur qui a introduit la marque Fiat en France: Henri Pigozzi, lui aussi un jeune Italien expatrié. Pigozzi convaincra graduellement Fiat d'assembler ses autos en France, ce qui mène à la fondation en 1934 de la *Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile* ou SIMCA qui fabriquera intégralement des Fiat en France. Du coup, Amédée se retrouve responsable du département compétition.

Amédée vient de trouver sa place. Il affute les mécaniques des Simca 5 et Simca 8 pour les engager en compétition. Son expérience porte fruit: c'est à cette époque que son talent de



■ AMÉDÉE GORDINI

préparateur lui mérite le surnom de *sorcier*. Il assume également le rôle de pilote.

Les Fiat-Simca préparées par Gordini obtiendront rapidement des résultats: les victoires en catégories petites cylindrées ne tardent pas à s'accumuler. Dès 1935, Gordini inscrit une paire de Fiat Balilla aux 24 heures du Mans, mais celle qu'il pilote ne finira pas l'épreuve tandis que l'autre terminera 18ième.

A partir de 1937, la préparation des Simca Gordini dépasse la mécanique: les deux Simca 5 préparées par Gordini ont vu leur carrosserie simplifiée et allégée. Pour 1938, ce sera la Simca 8 qui sera au menu: le travail de carrosserie est plus ambitieux, on s'approche d'une carrosserie enveloppante plus aérodynamique.



Ces quelques Simca Gordini d'avant guerre remporteront plusieurs victoires dans leurs catégories respectives. En 1938, la Simca 8 remporte la première place au Bol d'Or, une course d'endurance d'envergure. Pigozzi est content, ces victoires stimulent les ventes.

La guerre finie, Gordini s'installe dans un atelier situé boulevard Victor, près de la porte de Versailles et ambitionne de construire ses propres voitures de course. Il élabore quelques voitures toujours à mécanique Simca mais avec son propre châssis ce qui lui permet de créer une première monoplace. Si les mécaniques Simca ne sont pas les plus sophistiquées, les créations de Gordini sont légères et les résultats sont au rendez-vous, à la satisfaction de Pigozzi qui est toujours le principal bailleur de fonds.

■ 1937: La SIMCA 5 GORDINI en action



■ 1938 SIMCA 8 GORDINI



■ 1947 SIMCA GORDINI T11, pilotée par Juan-Manuel Fangio

Ambitieux, Gordini inscrit ses petites monoplaces en Grand Prix dès 1948. Il a recours au pilote Maurice Trintignant, et l'Argentin Fangio assurera la relève au Grand Prix de l'ACF alors que Trintignant est blessé. Gordini est devenu le porte-étendard français en compétition internationale, les grandes marques d'avant-guerre ayant toutes abandonné. Les petites Gordini raflent par exemple les 3 premières places au Grand Prix de Genève de Formule 2, et Jean-Pierre Wimille termine 7e au Grand Prix des Nations le même jour en Formule 1.

Entretemps, une Gordini Sport a rejoint l'écurie. Elle aura des débuts timides, ne terminant pas sa première participation aux 24 heures du Mans.

Pour 1950, première année du championnat du monde des constructeurs, Gordini profite de la réglementation mixte pour la Formule 1: 1,5 litre avec compresseur, 4,5 litres autrement. Il monte un compresseur sur le moteur 1 430 cc Simca et le tour est joué. On monte et on démonte joyeusement le compresseur

■ 1949: Première apparition de la GORDINI T15 Sport aux 24 heures du Mans. André Simon au volant, copilote Aldo Gordini, le fils d'Amédée.

entre les courses de Formule 1 et Formule 2. Le châssis monoplace léger reste inchangé, ce qui permet aux petites Gordini d'accumuler les victoires en Formule 2 et de se glisser parfois entre les Maserati et Alfetta en Formule 1. Mais le petit 4 cylindres culbuté à trois paliers d'origine Fiat est étiré à la limite.

Pour 1951, Gordini a conçu son propre moteur: un 4 cylindres double arbre conçu à 100% pour la compétition. Le nouveau moteur trouve sa place tout aussi bien dans les monoplaces que dans la Gordini Sport, avec et sans compresseur selon les circonstances. Les autos sont inscrites à toutes les compétitions possibles. Le nouveau moteur demande de la mise au point. L'équipe est épuisée et les résultats s'effondrent. Le clou survient aux 24 heures du Mans: des 4 autos au départ, aucune ne termine. Devant ces résultats, Pigozzi retire le soutien financier de Simca à Gordini à la fin de la saison 1951.

Il s'ensuit une période sombre pour Gordini. Les projets sont là, l'argent n'y est plus. Il doit développer un moteur 2 litres pour la Formule 2, la réglementation ayant été amendée pour 1952. Il livrera la marchandise, mais au compte-goutte.



La première course de la saison est disputée à Berne. Une seule auto est complétée: l'équipe accompagne Robert Manzon. A l'usine, les ouvriers continuent le travail d'arrache-pied. Finalement, la seconde auto est prête. Jean Behra part avec la monoplace sur la route et rejoint l'équipe. Il se classera 3e derrière les Ferrari.

Pour 1954, Gordini doit développer une nouvelle Formule 1: les compresseurs ne sont plus permis et la cylindrée est limitée à 2,5 litres.

La nouvelle Gordini T32 aura un moteur 8 cylindres et un nouveau châssis à 4 roues indépendantes. Cette monoplace magnifique manquera de développement et n'aura aucun succès. Amédée Gordini jette la serviette dès le début de la saison 1957.



■ CI-DESSUS : DAUPHINE GORDINI R1093: ce n'est qu'un début.

■ À GAUCHE : GORDINI T32 Formule 1, 1956

En tout et pour tout, Gordini aura fabriqué une cinquantaine de voitures de course en 20 ans. Mais tout n'est pas fini, bien au contraire.

Renault vient de lancer la Dauphine en 1956. Le président de la Régie, Pierre Dreyfus, a entrepris des discussions avec Amédée Gordini. Ces discussions mènent à l'apparition sur le marché de la Dauphine Gordini à l'automne 1957. La puissance passe de 28 à 33 puis 36 chevaux, la boîte de 3 à 4 vitesses et certains détails du châssis sont retouchés.

En 1961 apparaît la Dauphine Gordini R1093 qui atteint maintenant 49 chevaux. Elle est destinée davantage au rallyiste amateur qu'au commercial pressé. Elle connaîtra un succès certain.

Mais le coup de maître d'Amédée apparaît à l'automne 1964: la Renault 8 Gordini. La transformation en profondeur de la mécanique de la Renault 8 de base - culasse hémisphérique, doubles carburateurs - donne une puissance de 95 chevaux: elle a tout simplement doublé. C'est une véritable bête de course. Renault lance à l'échelle nationale la « Coupe Gordini » qui sera une école pour de grands - et de moins grands - pilotes. On assistera aussi à la création de la Formule France, une monoplace dotée de la mécanique R8 Gordini, sorte de version française de la Formule Ford.

Deux ans plus tard la cylindrée passe de 1 108 à 1 255 cc et la puissance atteint 103 chevaux, alors que la boîte gagne un 5e rapport. Renault fabriquera plus de 11 000 exemplaires du monstre ; ils hanteront les circuits pendant plus d'une décennie.

En parallèle, il développe un moteur V8 3 litres qu'Alpine emploiera en compétition à compter de 1968. Les ambitions sportives de Renault se développent.

La R12 Gordini lui succèdera en 1970 sans toutefois connaître le succès de sa devancière: la formule du tout-à-l'avant ne convainc pas encore sur circuit.

De toute façon, Amédée a cédé la marque qui porte son nom à la Régie Renault en 1969. Il demeure actif dans l'entreprise encore quelques années, puis s'isole dans son vieil atelier du boulevard Victor. Il décède en mai 1979. Son nom est passé à l'histoire. ○



■ CI-DESSUS : La R8G en action: Coupe Gordini.



■ CI-DESSUS : Le V8 Renault Gordini, Jean Rédélé et Amédée Gordini



## RENAULT TYPE AG

### LES TAXIS DE LA MARNE

Source: Marc Lefrançois - *Histoires insolites des Voitures de Légende*

« Nous voulons exalter le mouvement agressif. La splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle, la beauté de la vitesse. Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux tels des serpents à l'haleine explosive... une automobile rugissante, qui a l'air de courir sur de la mitraille est plus belle que la victoire de Samothrace. »

FILIPPO MARINETTI

**D**ans son célèbre *Manifeste du futurisme*, Marinetti va encore plus loin : « Nous voulons glorifier la guerre — seule hygiène du monde —, le militarisme, le patriotisme, le geste destructeur des anarchistes, les belles idées qui tuent... » L'artiste italien souhaite faire l'apologie d'une violence mécanique et virile porteuse d'une esthétique nouvelle, révolutionnaire, symbole d'un dynamisme créateur. Provocateur, le théoricien des futuristes ne peut imaginer que cinq ans seulement après son *Manifeste*, cette violence allait se déchaîner à l'échelle du monde dans toute l'étendue de son horreur.

À la fin du conflit, en 1918, une déclaration aussi provocatrice est désormais impossible. Certes, le poète italien, toujours partisan d'une « brutalité esthétique », a trouvé un nouveau champion incarné par un obscur agitateur, un certain Benito Mussolini, mais l'heure n'est plus à l'exaltation poétique de la beauté de la lutte. Bouleversé par la terreur sans nom engendrée par ce premier grand conflit industriel, le monde ne veut plus glorifier la guerre. Les seuls hommages possibles sont rendus au courage individuel, aux actions héroïques de milliers d'hommes, à quelques épopées symboliques d'une unité nationale retrouvée.

Parmi ces dernières, celle des fameux « taxis de la Marne » va marquer les esprits et rester à jamais dans l'Histoire de France comme une aventure héroïque, symbole du sursaut national.

Début septembre 1914, l'armée française est en difficulté face à l'avancée allemande. Le 5 septembre, des troupes ennemies sont repérées à moins de 40 kilomètres de la capitale. Paris étant désormais menacé, Joffre décide le 6 septembre, de contre-attaquer et d'envoyer des troupes en renfort sur le front de l'Ourcq afin de déstabiliser l'offensive allemande. Jusque-là, les armées se déplacent à pied, à cheval ou en train. Les deux premières solutions sont trop lentes ou trop contraignantes. Les trains sont saturés ou désorganisés en raison de voies ferrées impraticables et ne peuvent suffire à leur transport. Le général Gallieni, alors gouverneur militaire de Paris, a l'idée de réquisitionner les taxis parisiens pour acheminer des hommes en urgence. Vers 22 heures, les 150 taxis de la réserve

permanente sont conviés sur l'esplanade des Invalides, rejoints par d'autres taxis réquisitionnés à la hâte dans les rues de Paris et complétés par quelques rares bus et quelques voitures particulières.

Au total, ce sont plus de 630 taxis qui vont être réquisitionnés.

Ce sont pour l'essentiel des Renault de type AG à huit chevaux et deux cylindres qui constituent le parc automobile de taxis parisiens. Endurant, confortable et économe, le modèle AG, qui se conduit et s'entretient facilement, constitue le moyen de transport idéal. Depuis 1905, les taxis Renault détiennent un quasi-monopole à Paris où ils ont su se distinguer par leur fiabilité. En 1914, la marque, qui fabrique également des camions, des voitures de pompiers et des ambulances, est devenue, grâce à cette diversité et à la réputation de ses modèles, le numéro 1 français de l'automobile.

À minuit, les taxis partent de l'esplanade des Invalides et prennent la direction de Tremblay-lès-Gonesse où s'est fait le rassemblement des hommes valides. Entre-temps, le convoi grossit de quelques taxis rencontrés au fur et à mesure de la route. Deux sous-officiers prennent la tête des taxis réquisitionnés qui embarquent en cours de route un maximum de soldats des troupes d'infanterie territoriale. Chaque véhicule doit embarquer cinq fantassins : quatre à l'arrière et un autre à côté du chauffeur.

L'histoire est en marche : « Les voilà en route par files interminables vers Gagny et Nanteuil-le-Haudouin, vers la victoire. Ces fantassins de la dernière chance seront, grâce aux taxis, aux premières loges. Ils courent ensemble à l'ennemi, la rage de vaincre sous le képi... [...] Ils marchent sur l'Ourcq, drapeaux baissés sur les machines, mais levés dans les cœurs.



■ Voiture de la Compagnie Nationale des Automobiles, à votre service.



■ 7 septembre 1914: Le convoi des taxis est en route.

Les drapeaux de l'indépendance d'un peuple. Quand les pantalons rouge garance sautent à terre, ils sont porteurs des espoirs de Paris. »

Toutes les lanternes sont éteintes pour ne pas attirer l'attention d'un ennemi aux aguets et la consigne a été donnée de n'utiliser la corne d'appel qu'en cas de nécessité absolue. Le convoi roule toute la nuit, se déplaçant à une vitesse de 17 km/h. Après avoir traversé Le Mesnil-Amelot, Dammartin-en-Goële et Le Plessis-Belleville dans l'Oise, il parvient à un kilomètre au sud de Nanteuil-le-Haudouin où peuvent débarquer les fantassins, sans incident. 700 autres taxis rejoignent l'opération dans la matinée. En deux voyages, ils achemineront plus de 3 000 soldats des 103e et 104e R.I. jusqu'à Silly-le-Long et Nanteuil-le-Haudouin, à une centaine de kilomètres de Paris. Certains taxis poursuivront leur mission pendant quelques jours encore pour rapatrier des dizaines de blessés vers des postes de secours.

Cette opération, qui va effectivement permettre de repousser l'ennemi, est une des premières applications du concept d'unité motorisée. L'utilisation des machines, qui préfigure l'usage des camions pendant les conflits, annonce l'entrée dans une nouvelle ère de la guerre. Avec un siècle de recul, l'expédition apparaît comme peu décisive : peu nombreux, positionnés sur des points défensifs, ces soldats n'auront pas vraiment d'influence sur l'ensemble des combats. L'opération vaut surtout pour le symbole d'unité qu'elle offre à la nation. L'image des fameux tacots cahotant vers le front

et déversant en quelques heures une armée entière prête à affronter l'ennemi fait désormais partie de la légende de la Grande Guerre. L'impact psychologique est énorme et le sentiment national en sort renforcé. Les Parisiens, sous les yeux desquels cette opération s'est déroulée, vont propager cette image de débrouillardise et de solidarité. De leur côté, les chauffeurs des taxis, bien que trop vieux pour être mobilisés, ont montré leur dévouement. Ils seront particulièrement heureux de participer à la construction d'un mythe, d'une légende, même s'ils seront plus heureux encore de se voir payer la course par le Trésor public. Conformément à l'accord passé avec les responsables militaires, les compteurs de leurs taxis sont restés enclenchés sur le « Tarif 2 ». Celui-ci s'applique en cas d'un transport de plus de trois passagers en dehors de Paris. Pour le ministère de la Guerre, le prix de la course reviendra à 75 000 francs-or.

Qu'importe. L'état-major comprend qu'il tient là un magnifique élément de propagande. Transfigurés par cette épopée mécanique, les taxis sont étroitement associés à la bravoure des soldats et aux combats victorieux de la Marne.

Il ne reste aujourd'hui qu'une cinquantaine de ces Renault AG. ○

■ 1911 RENAULT AG1: L'une des rares survivantes est exposée à l'Hôtel des Invalides.



8500, boul. Henri-Bourassa  
C.P. 34082, Québec  
QC G1G 6P2

info@carvaq.org  
www.carvaq.org




**CLUB AUTOMOBILE RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES**

**FINITION MPC**  
Powder & Liquid Paint  
Peinture à poudre et liquide

**Chris Torossian**  
Quality Assurance Manager

723 Avenue Meloche,  
Dorval QC, Canada  
H9P 2S4

Cel: 514-826-4871  
Work: 514-538-7332  
FinitionMPC@gmail.com



# MARC BOURGEOIS 1934-2021

Par Richard Boudrias



Comme plusieurs d'entre-vous l'avez appris, notre bon ami, membre et ancien président Marc Bourgeois nous a quittés paisiblement le 29 janvier dernier à la suite d'une longue maladie.

Marc m'a invité à le rejoindre au VEA en 1981. Sa passion pour les voitures anciennes rayonnait autour de lui, ce qui fit en sorte que plusieurs le suivirent dans l'amusante aventure des activités et de la gestion du club. Rapidement, il devint président et conséquemment éleva le VEA à un niveau jamais atteint précédemment, entre autres en participant en 1989 à la légendaire course Mille Miglia à bord d'une Renault 4cv et ensuite, en 1991 en compagnie de Daniel Noisieux, dans une Citroën Traction 11bl.

Armé de ses contacts, il nous aiguilla entre autres à divers endroits auxquels nous n'aurions jamais pu accéder, dont la magnifique propriété de Claire Léger ainsi qu'au domaine autrichien vraiment fabuleux de Sybella Hess dans les Cantons de l'est.

Marc avait un goût assez éclectique dans le monde des voitures anciennes: MGA, MG TF et TD, Morgan, Lancia Fulvia et bien entendu sa marque favorite, Porsche, avec sa 356 B, quelques 911 pour terminer avec une VW cabriolet...

À quelques reprises, lorsqu'il roulait en MG TF, nous le suivions en Nouvelle Angleterre au « Gathering of the Faithful » organisé par le club MG-T Register II exploitait toute les facettes du virus des voitures d'autrefois, les dénicher, négocier l'achat, les rendre fiable sur la route, et surtout les rouler...



Quelques uns d'entre nous avons eu le privilège d'être invités à son club privé de Winchester doté d'une bonne centaine de lacs privés où nous nous rendions en voitures anciennes pour la fin de semaine où le chef réputé s'assurait que les 24 convives festoyaient joyeusement.

La santé d'une organisation associative est tributaires du dynamisme de sa direction. À cet effet la présence et l'influence d'un membre tel que Marc Bourgeois traça le chemin à suivre pour une saine pérennité.

Le conseil d'administration vous contactera lorsque les rencontres seront permises afin que nous soulignons son passage parmi nous.

Merci Marc. ○

■ *CI-CONTRE* : Marc préside une assemblée générale du VEA.



■ *CI-CONTRE* : Rallye du solstice d'été, juin 2004 : Marc a remporté la victoire. Il est ici en compagnie de son navigateur, de Gérard de Conty et de Jean-Jacques Treyvaud





## Alfa Romeo : LA SÉRIE 1900

Par Yves Boulanger



**L'**« Anonima Lombarda Fabbrica Automobili » a débuté ses activités il y a 111 ans. L'entreprise s'est rapidement construite une réputation grâce à ses activités en course automobile. – l'embauche en 1920 d'un jeune pilote nommé Enzo Ferrari n'y fut pas étrangère. Dès les années 1920, elle livre chaque année quelques centaines de voitures de luxe, souvent sous forme de châssis qui seront habillés par des carrossiers de renom. Leur technologie avant-gardiste est héritée des voitures de course de la marque : dès 1927, tous les moteurs Alfa Romeo comportent deux arbres à cames en tête et une culasse hémisphérique, alors que les moteurs à soupapes latérales foisonnent encore sur le marché. Les éléments mécaniques Alfa Romeo font souvent appel à des pièces de fonderie d'aluminium qui leur donnent un aspect artistique.

La crise de 1929 frappe de plein fouet les producteurs de voitures de grand luxe et en 1933 Mussolini rescapte Alfa Romeo en la nationalisant. Il veut un étendard italien sur les circuits des Grands Prix et dans les Salons de l'Auto, ne voulant laisser toute la place aux *flèches d'argent* de ses acolytes teutons. Au sein du gouvernement, l'acquisition a un autre objectif : celui d'employer les ressources d'Alfa Romeo pour fabriquer des camions et des moteurs d'avion. *Si vis pacem, para bellum*. La production automobile chute à presque rien en 1936, mais reprend un peu avec l'introduction de la série 6c 2500 : ce sera la berline de l'état.

Les usines d'Alfa Romeo sont réduites en pièces par les bombardements alliés. Les hostilités finies, Alfa Romeo relance lentement ses activités. La 6c 2500 est remise en fabrication, débutant par quelques unités, puis quelques dizaines, et enfin quelques centaines. En parallèle, Alfa Romeo a le mandat de produire non seulement des camions et des autobus, mais aussi des électroménagers : on veut créer de l'emploi et relancer l'économie. Et il est clair que le marché de l'auto de grand luxe est disparu pour de bon, du moins dans sa forme d'avant-guerre.

Les Etats-Unis ont lancé le plan Marshall. L'Italie recevra plus d'un milliard. Alfa Romeo en bénéficiera et recevra l'assistance de l'aciériste Budd pour mettre en place des installations d'estampage d'acier et de fabrication en série.

Le bureau d'études d'Alfa Romeo a conçu un nouveau modèle destiné à une clientèle élargie : la 1900. On

■ **À DROITE** : la nouvelle berline 1900 fait entrer Alfa Romeo dans un autre monde: celui de la production en série. Résolument moderne, son style est associé à l'historique de la marque par sa grille et trace le chemin pour le futur.

est loin du bas de gamme occupé par Fiat et ses petites cylindrées, mais Alfa explore un créneau qui lui est nouveau. La 1900 est une berline contemporaine dotée d'une architecture conventionnelle mais très moderne - carrosserie monocoque, moteur avant, propulsion, volant à gauche (une première pour Alfa). Mais le moteur reste avant-gardiste : le 4 cylindres de 1 884 cc conserve la formule double arbre - culasse hémisphérique des produits de la marque. Il est accouplé à une boîte à 4 rapports avec le très en vogue levier sous le volant, et à un pont arrière rigide soigneusement suspendu. L'Espagnol Wilfredo Ricart avait imposé la formule de l'essieu arrière oscillant (*swing axle*) pendant son passage à Milan alors qu'il dirigeait la conception de la série 6c 2300. Son successeur au poste de directeur du bureau d'études, Orazio Satta Puliga, restera allergique aux suspensions arrière indépendantes pour le reste de sa carrière. « Un bon client est un client vivant. »

On peut affirmer qu'avec la mise en marché de cette berline 1900 au Salon de Paris 1950, Alfa Romeo a créé le concept de la berline sportive – ses 90 chevaux lui accordent une vitesse qui dépasse les 160 km/h, et la qualité de son châssis invite à une conduite vigoureuse. Il faudra attendre la Jaguar 240 pour trouver une autre berline aussi sportive.

Les variantes ne tardent pas à apparaître. Dès 1951 apparaît une version TI dont le moteur un peu plus affûté offre 10 chevaux de plus pour une vitesse de pointe de 170 km/h. Mais surtout, Alfa offre des plateformes destinées aux carrossiers dont une variante 1900C à empattement raccourci de 13 cm. Et c'est ici que les choses deviennent amusantes.





■ À GAUCHE : Intérieur de la 1900 Berlina, très 1950.

Alfa Romeo est une entreprise d'état, ne l'oublions pas. L'Italie comptait un nombre impressionnant de carrossiers dont l'avenir était en péril avec la disparition des voitures de grand luxe. En offrant une plateforme monocoque aux carrossiers, Alfa leur tend la main. Ghia, Stabilimenti Farina, Boneschi, Castagna, Colli, Lombardi, Vignale et Zagato s'en donnèrent à cœur joie pour dessiner des variantes allant du corbillard et de la limousine aux créations les plus excentriques. Pininfarina, Boano et Touring créèrent des versions qui furent mises au catalogue Alfa Romeo. Quant à Bertone, il utilisa la plateforme 1900 pour accomplir un exercice de style unique : la trilogie des « Bertone Aerodinamica Tecnica ».



Pininfarina construisit un coupé ainsi qu'une version cabriolet. Deux centaines d'exemplaires trouvèrent preneur. Il faut dire que ces 1900 à carrosseries spéciales coûtaient cher : dans l'ordre de 5 000\$ sur le marché italien. Boano proposa un coach à quatre places nommé « Primavera » qui fut aussi fabriqué à quelques centaines d'exemplaires.

Touring dessina un coupé 2+2 qu'il réalisa avec sa technique de construction *Superleggera*. Ce coupé fut également mis au catalogue sous le nom de 1900C Sprint. Le modèle prit son essor avec l'introduction de la version Super Sprint en 1953. Le moteur, passé à 1 975 cc et doté de carburateurs doubles, offrait maintenant 115 ch. Il était maintenant accouplé à une boîte à 5 rapports, toujours avec levier au volant. La Super Sprint pouvait chatouiller le 200 km/h.

■ CI-DESSUS : Coach « Primavera » BOANO. Aurait-il inspiré Sunbeam pour sa Rapier?

■ CI-DESSOUS : Coupé 1900C Super Sprint Touring 1954. Cet exemplaire a été rapporté à Montréal par un capitaine de la RCAF à son retour d'Allemagne en 1964. Offerte en vente par un résident de Baie D'Urfé en 1979, elle est partie vers les USA peu après.



Alfa offrit une TI Super en installant la mécanique de la Super Sprint dans la berlina. Celle-ci ne fut fabriquée qu'à 400 exemplaires dont la plupart furent livrés à l'administration italienne. On inaugura une longue tradition selon laquelle Alfa Romeo devenait le fournisseur de la gendarmerie et de la police.

Le coupé Touring évolua jusqu'à la fin de la carrière de la 1900 en 1959, la carrosserie ayant été totalement redessinée à partir de 1956.

Zagato proposa aussi un coupé très racé, dans le style qui lui est propre, sur la base de la Super Sprint. Plus légère, plus sportive, cette variante était destinée à la compétition.

Je passe en vitesse sur les dizaines d'autres carrosseries uniques, certaines magnifiques, d'autres très discutables, pour en venir aux BAT de Bertone. Ces études aérodynamiques clairement inspirées de l'aéronautique engendrèrent une trilogie d'autos d'exposition qui furent présentées



■ *CI-DESSUS* : la 1900 C52 « Disco Volante ».

■ *À GAUCHE* : le moteur 4 cylindres double arbres à cames en tête de la 1900 était en avance sur son époque. On le voit ici en version Super Sprint à 2 carburateurs.

■ *CI-DESSOUS* : coupé 1900C Pininfarina 1953



■ *CI-DESSUS* : la trilogie des BAT: BAT 5 en gr

l'une après l'autre au Salon de l'auto de Turin à partir de 1953. Le Cx de BAT 5 fut annoncé à 0,23, celui de BAT 7 à 0,19, des valeurs encore exceptionnelles aujourd'hui. Celui de la BAT 9, un peu moins extrême, n'est pas connu.

À la fin du Salon 1953, l'entrepreneur Stanley « Wacky » Arnolt convainquit Bertone de lui céder BAT 5. Souvenons-nous que cet entrepreneur avait donné son nom à la Arnolt-Bristol, justement carrossée



is foncé, BAT 7 en bleu aqua, et BAT 9 en gris argent.

par Bertone. Il amena BAT 5 à Chicago et elle resta dans sa famille pendant plus de 30 ans.

Les BAT 7 et 9 se retrouvèrent également en sol américain, mais ne connurent pas le même sort. BAT 7 fut utilisée brièvement en compétition puis sur la route, perdant ses ailes pour rendre sa conduite plus pratique. Elle fut récupérée dans une casse de Los Angeles dans les années 1970 par un mécano italien puis éventuellement restaurée. BAT 9 se retrouva en exposition sur un terrain d'autos usagées en 1961. Elle attira l'attention d'un adolescent, Gary Kaberle, qui réussit à persuader le vendeur de la lui céder en échange de ses économies et d'un prêt consenti par

sa grand-mère. Il remit sa BAT en marche pour s'en servir et la conserva jusqu'en 1989, point auquel les trois BAT furent réunies pour la première fois, à Pebble Beach. Elles ne se quittent plus depuis.

Terminons avec celles qui ont failli exister. Alfa Romeo élaborait pour 1952 une version compétition de la 1900 à châssis tubulaire, carrossée par Touring avec une ligne très fuselée, qui fut baptisée « Disco Volante » ou « Soucoupe Volante ». Elle fut fabriquée en 3 exemplaires différents. Pour 1954 le bureau d'études fit évoluer le projet en lui adjoignant un pont arrière De Dion et de nouvelles carrosseries dessinées par Scaglione chez Bertone. Il était question de produire une petite série de cette « 2000 Sportiva » pour les écuries privées.



■ CI-CONTRE: une 1900 Super Sprint Zagato avec son toit à bulles typique et son intérieur.



■ À DROITE : la 2000 Sportiva 1954.



Alfa Romeo 1900 (1951-1959)  
 Moteur 4 cylindres en ligne  
 (double arbre à  
 cames en tête)  
 Cylindrée (cc) 1 884 / 1 975  
 Puissance (ch) 90 à 115  
 Boîte de vitesses 4 ou 5 rapports  
 Poids à vide 900 à 1100 kg  
 Vitesse maximale 160 à 210 km/h

Quantité fabriquée (approximatif)

Berlina, TI, Super	17 300
Sprint et SS Touring	1 450
Boano Primavera	300
Super Sprint Zagato	41
Coupé et cabrio Pininfarina	188
Cabrio Stabilimenti Farina	48
Autres versions spéciales	150

Total 19 500



■ CI-DESSUS : coupé 1900C Super Sprint Boano

Mais le succès des 1900C Zagato et des Giulietta Veloce qui venaient d'apparaître rendit le projet redondant. Seuls 4 exemplaires furent fabriqués, dont l'un servit au bureau d'études jusqu'à la fin des années 1960 pour la mise au point du pont De Dion des Alfetta.

La production de la 1900 et de ses dérivés se termina en 1959 alors qu'un peu moins de 20 000 exemplaires eurent été fabriqués. On est loin de la VW Beetle, mais la 1900 avait tracé l'avenir de son fabricant.

La série 1900 fut longtemps négligée par les collectionneurs, restant dans l'ombre des modèles plus récents et plus vifs de la marque de la croix et du serpent. Le faible nombre fabriqué ainsi que la confection artisanale des multiples variantes les rend extrêmement difficiles à restaurer. Hormis la Berlina, les différentes 1900 se négocient aujourd'hui entre 6 et 7 chiffres. C'est une façon de dire qu'on reconnaît aujourd'hui leur grande importance historique. ○



■ CI-DESSUS : le coupé Super Sprint Touring dans sa version finale introduite en 1956.



■ CI-DESSUS : 1900 Limousine « Ministeriale » Lombardi.



■ À DROITE : Cabriolet « La Flèche » Vignale 1955 sur plateforme 1900.



■ À GAUCHE : Cette 1900C Super Sprint Touring 1958 fut l'une des toutes dernières 1900 fabriquées mais aussi l'une des 2 1900 importées au Canada par Budd & Dyer. Elle passa ses 35 premières années en Colombie-Britannique. L'autre a longtemps dormi sur la pelouse d'une propriété de Pierrefonds; elle est toujours à Montréal et fait l'objet d'une laborieuse restauration.

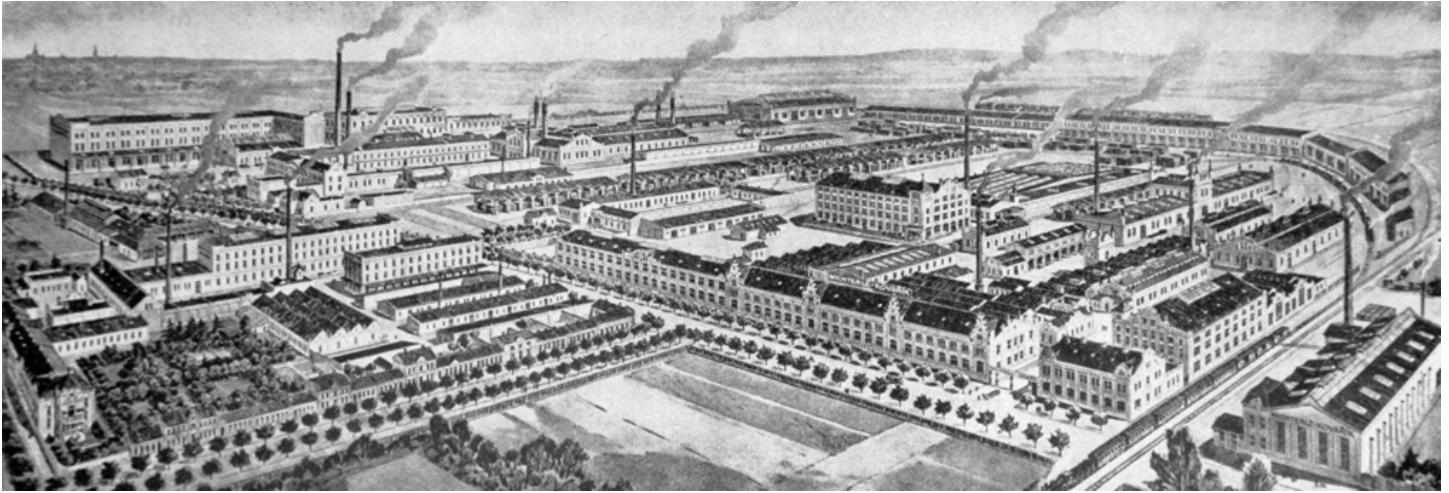


■ CI-DESSUS : Industrias Kaiser Argentina ou « IKA » acquit en 1959 d'Alfa Romeo l'outillage pour fabriquer la caisse de la 1900 Berlina, à laquelle ils adjoignirent une mécanique de Jeep. Baptisée IKA Bergantin, cette berlina fut fabriquée à 8 000 exemplaires. Une alliance avec American Motors en 1962 mit fin à la fabrication des anciens modèles. IKA fut éventuellement rachetée par Renault.



## WIKOV: L'INCONNUE TCHÈQUE - THE CZECH UNKNOWN

Par / By Yves Boulanger, proposé par / suggested by Martin Šimek



■ CI-DESSUS / ABOVE : L'usine Wichterle a Kovářik de Prostějov, autour de 1930 / The Wichterle a Kovářik factory in Prostějov, around 1930.

**W**ichterle a Kovářik est un fabricant de machines agricoles et d'équipements industriels qui fut fondé en 1918 par la fusion de deux entreprises: celle de la famille Wichterle et celle de la famille Kovářik.

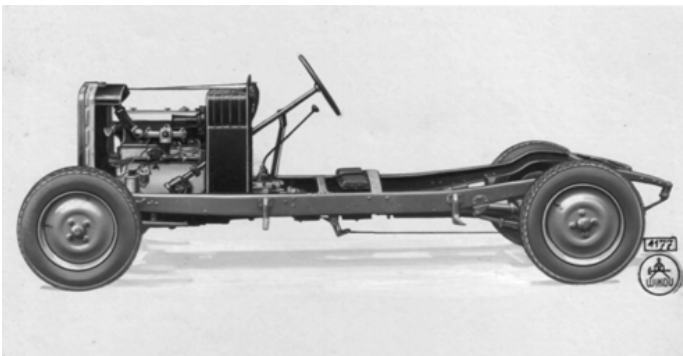
En 1922, le Dr. Ing. Františka Kovářik, patron de l'entreprise, rapporta d'une exposition à Vienne une automobile italienne Ansaldo Tipo 10. Dès 1924 Wichterle a Kovářik annonçait une automobile dérivée de la Ansaldo sous le nom de Wikov. Quelques exemplaires de cette Wikov 4/16 hp (1,25 l) puis 5/20 hp (1,35 l) furent fabriqués en 1925.

Avec l'aide d'un ingénieur nommé Boleslav Hanselka, autrefois de chez Tatra, l'auto devint la 7/28 (1,5 l) qui fût produite pendant quelques années à compter de 1927. L'architecture est classique, mais le moteur à arbres à cames en tête est moderne.

Wikov offrit une variété de carrosseries dont certaines sur demande. Quelques exemplaires de la 7/28 furent fabriqués en version sport, et une version destinée à la compétition a aussi existé.

Wikov fit évoluer son produit qui devint le modèle 35 (1,75 l) en 1930 puis le modèle 40 (2 l) en 1933. Un modèle de grand luxe,

■ CI-DESSOUS / BELOW : Chassis de la Wikov 7/28 / Wikov 7/28 chassis.



le modèle 70 à 8 cylindres, fut offert sur commande à compter de 1930.

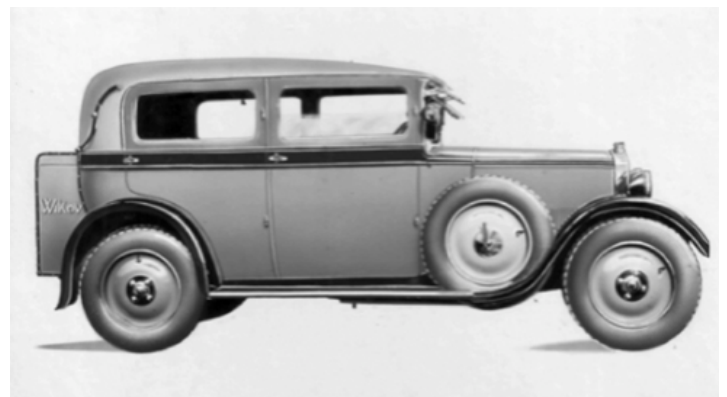
Le succès commercial se fit prier. Wikov cessa la fabrication d'automobiles en 1937 après en avoir fabriqué quelques centaines, et celle d'un camion dérivé du modèle 40 en 1940. Le contexte de la crise économique fut un facteur, tout autant que la difficulté de mettre en place un réseau de concessionnaires face aux concurrents déjà bien établis.

Après la guerre, Wichterle a Kovářik fut nationalisée et poursuivit ses fabrications industrielles. La famille Wichterle en reprit le contrôle en 2004 et lui redonna le nom Wikov.

Pour la petite histoire, le Dr. Otto Wichterle qui a inventé le verre de contact souple au début des années 1960 est un descendant direct du fondateur de l'entreprise.

Je me demande ce que serait devenue l'industrie automobile Tchèque si les Soviétiques étaient restés chez eux. ○

■ CI-DESSOUS / BELOW : Wikov 7/28 1929.



**W**ichterle a Kovářik was a builder of agricultural and industrial equipment founded in 1918 by the merger of two businesses: one from the Wichterle family and the other from the Kovářik family.

In 1922, Dr. Ing. Františka Kovářik, the company director, brought back from an industrial show in Wien an Italian automobile: an Ansaldo Tipo 10. In 1924 Wichterle a Kovářik announced they would produce an automobile derived from the Ansaldo under the Wikov name. A few examples of the Wikov 4/16 Hp (1,25 l) then 5/20 Hp (1,35 l) were built in 1925.

With the help of an engineer named Boleslav Hanselka, previously with Tatra, the car became the 7/28 (1,5 l) which was in production for a few years starting in 1927. It had a classic



■ *CI-DESSUS / ABOVE : Une Wikov 7/28 Sport 1928 remarquablement conservée / An admirably well preserved 1928 Wikov 7/28 Sport.*



■ *A GAUCHE / LEFT : Wikov 7/28 Super Sport, Adolf Szczyzycki sur le circuit de Brno Masaryk en 1932.*

■ *CI-DESSOUS / BELOW : Une majestueuse Wikov modèle 70 cabriolet 1931 / A glorious 1931 Wikov model 70 cabriolet.*

architecture but the overhead cam engine was definitely modern.

Wikov offered a range of body styles including custom made ones. Some 7/28 were made with a sports body, and a racing version also existed.

Wikov kept working to improve its product which became model 35 (1,75 l) in 1930 then model 40 (2 l) in 1933. A high class luxury car, the 8 cylinder model 70, was made to order starting in 1930.

It wasn't a commercial success. Wikov stopped producing cars in 1937 after having built a few hundred, stopped making a truck derived from model 40 in 1940. The economic crisis was a factor, as well as problems of setting up a dealer



network against well established competition.

After the war, Wichterle a Kovářík was nationalised and kept producing industrial equipment. The Wichterle family took control back in 2004 and reintroduced the Wikov name.

As a sidenote, a Dr. Otto Wichterle who invented the soft contact lens in 1960 is a direct descendant of the company's founder.

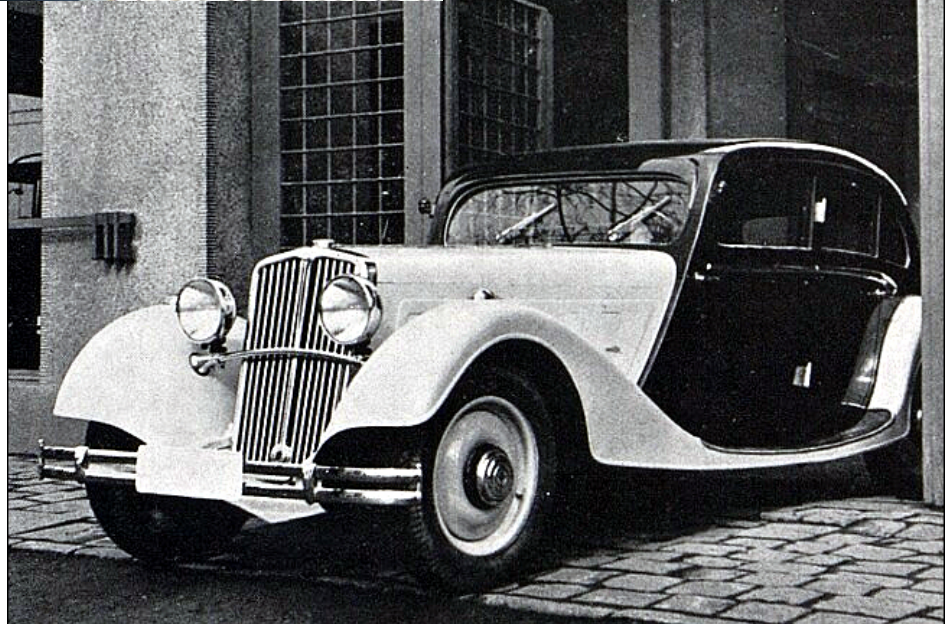
I wonder what the Czech automobile industry would have become if the Soviets had stayed home. ○



■ CI-DESSUS / ABOVE : La Wikov modèle 35 Kapka 1931, un projet aérodynamique innovateur / 1931 Wikov model 35 Kapka , an early experiment in aerodynamics.

■ CI-DESSUS / ABOVE : Un cabriolet Wikov modèle 40 de 1934, carrossé par Van Vooren / A 1934 Wikov model 40 cabriolet with body by Van Vooren.

■ A DROITE / RIGHT : Une jolie berline Wikov modèle 40 quitte l'usine en 1937, peu avant la fin de fabrication / A pretty model 40 Wikov sedan leaves the factory in 1937, shortly before the end of production.





# LES ÉTATS FINANCIERS - FINANCIAL STATEMENTS

Par / by Nancy Acemian



## Voitures Européennes d'Autrefois inc. États des résultats Du 2020/01/01 au 2020/12/31

### Vintage European Automobile inc. Statement of Earnings From 2020/01/01 to 2020/12/31

#### Revenus / Revenues

	2019	2020
Cotisations / Dues	7163.94	6450.00
Publicité / Advertising	1810.17	1875.00
Régalia	132.90	1100.00
Activités / Activities	3863.00	685.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$12,970.01</b>	<b>\$10,110.00</b>

#### Dépenses/ Expenses

	2019	2020
Activités / Events	7,217.82	2280.21
Administration	1,566.85	356.87
Autosiate	3,104.28	3,069.84
Frais poste-papeterie / Postal-stationary	1,226.95	1,867.92
RGE		36.00
Frais bancaires / Bank Fees	57.24	27.17
Régalia	291.47	624.00
Frais PayPal Cost	69.15	163.80
<b>TOTAL</b>	<b>\$13,533.76</b>	<b>\$8,069.14</b>

**Excédant / Surplus** **(\$563.75)** **\$2,040.86**

#### AVIS AU LECTEUR

Nous avons compilé le bilan de Voitures Européennes d'Autrefois au 31 décembre 2020, ainsi que les États des Résultats et de l'excédent de l'exercice terminé à cette date à partir des renseignements fournis par les administrateurs. Nous n'avons pas procédé à une vérification ni à un examen et nous n'avons pris aucune mesure pour nous assurer de l'exactitude et de l'intégralité de ces renseignements. Le lecteur doit garder à l'esprit que ces États risquent de ne pas convenir à ses fins.

**Nancy Acemian**  
Trésorière

Montréal (Québec)  
Le 7 janvier 2021

## Voitures Européennes d'Autrefois inc. Bilan au 31 décembre 2020

### Vintage European Automobile inc. Balance sheet as of the 31st of December 2020

#### Actif/Assets

	2019	2020
Compte courant / Chequing	9,385.85	11,119.84
Inventaire / Inventory	838.62	816.02
<b>TOTAL</b>	<b>\$10,224.47</b>	<b>\$11,935.86</b>

#### Passif / Liability

**TOTAL** **\$0.0** **\$0.0**

#### Avoir / Property

Bénéfices non répartis / Retained earnings	10,787.92	9,895.00
Surplus net / Net surplus	(563.75)	2,040.86
<b>TOTAL</b>	<b>\$10,224.47</b>	<b>\$11,935.86</b>

**Total du passif et de l'avoir** **\$10,224.47** **\$11,935.86**

#### NOTICE TO READER

We have compiled the balance sheet of Vintage European Automobile as at the 31<sup>st</sup> of December 2020, and the statement of earnings and surplus for the year then ended from information provided by the directors. We have not audited, reviewed, or otherwise attempted to verify the accuracy or completeness of such information. Readers are cautioned that these statements may not be appropriate for their purposes.

**Nancy Acemian**  
Treasurer

Montreal (Quebec)  
The 7<sup>th</sup> of January 2021



☎ 819 471-6798  
 🌐 www.fitzbackgarage.com  
 ✉ info@fitzbackgarage.com  
 📍 8100 Avenue Quimet,  
 St-Hyacinthe, Québec  
 J2R 1S8  
 📌 Fitzback Garage  
 Voitures Anciennes

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

Reconnu par la SAAQ  
Reconnu par les compagnies d'assurance

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



## LE DÉFI DE NANCY / NANCY'S CHALLENGE

**A**s we started our lockdown a year ago, I missed the camaraderie of being with people.

Teaching from my computer was not the same as being in front of my students live. I started looking for things to put a smile on my face. May 1st was still a few weeks away. That is when I was taking "Roundie", my 1972 BMW 2002tii, out of storage. So the idea came to me that perhaps I could tinker and make a tii. Here is what I created.



And thus was born "Nancy's Challenge". I challenged members of the VEA to make a paper or cardboard car in an original setting and share it. During our VEA Virtual Christmas Happy Hour this past December, I invited members to showcase their artwork. What members brought was amazing, much more than paper or cardboard cars. Who knew we had so much talent among us. Here are a few of the items that were shared with us. ○



■ TOP / CI-DESSUS : Painting by /  
peinture par G. LAROCHELLE

**A** lors que nous commençons notre confinement il y a déjà presque un an, la camaraderie d'être avec les gens me manquait. Enseigner depuis mon ordinateur n'était pas la même chose que d'être devant mes élèves en direct. J'ai donc cherché des choses qui me feraient plaisir. Le 1er mai, la journée où «Roundie», ma BMW 2002tii de 1972, sortait d'entreposage était encore loin. Alors l'idée m'est venue que je pourrais peut-être bricoler et fabriquer une tii. Voici ce que j'ai créé.

Et c'est ainsi qu'est né « Le Défi de Nancy ». J'ai mis au défi les membres du VEA de fabriquer une voiture en papier ou carton dans un cadre original et de la partager. Au cours de notre 5 à 7 de Noël virtuel décembre dernier, j'ai invité les membres à présenter leurs œuvres. Ce que les membres ont apporté était incroyable, bien plus que des voitures en papier ou carton. Qui savait que nous avions tant de talent parmi nous. Voici quelques-uns des éléments qui ont été partagés avec nous. ○



■ TOP / CI-DESSUS : An edible BUGEYE by /  
une BUGEYE comestible par TOM MERSON



■ RIGHT / À DROITE : 2CV  
toolbox by / boîte à outils 2CV  
par G. LAROCHELLE



■ LEFT / À GAUCHE :  
Wood carving received  
by / sculpture sur bois  
reçue par MARTIN  
MAINVILLE



■ RIGHT / À DROITE :  
Handmade gifts  
received by / cadeaux  
faits à la main reçus par  
GILBERT DENIS



■ LEFT / À GAUCHE :  
Stained glass by / vitrail par  
NANCY ACEMIAN



■ BELOW / CI-DESSOUS : Bentley 1937, model by /  
maquette par JOHN CHEFFINS

■ TOP AND BELOW / CI-DESSUS ET CI-DESSOUS : Handmade wooden  
trucks by / camions en bois faits à la main par ALOIS FÜRER



**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

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



## LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA VEA PORTRAITS GALLERY

### Dr. GARY KABERLE



■ À GAUCHE: Gary Kaberle et son Alfa BAT 9, début 1960. 30 ans plus tard, il a dû la vendre pour accompagner son épouse dans sa bataille contre le cancer, bataille qu'elle ne gagnera malheureusement pas.



■ À DROITE : le Dr. Gary Kaberle et la BAT 11 construite par Bertone sur la base d'une Alfa Romeo 8C en 2008. Pendant toutes les années où il avait possédé BAT 9, M. Kaberle avait développé une amitié avec la famille Bertone. Celle-ci a accepté sa demande de construire une nouvelle BAT, qui lui a servi de plateforme pour des campagnes de financement de la lutte contre le cancer.

### QUI EST-CE?



■ À DROITE : Le reconnaissez-vous? 38 ans ont passé, il n'a pas changé d'alléance.

Autre indice: son signe est Scorpion.





# LES PETITES ANNONCES

## CLASSIFIEDS

### PEUGEOT 404 - 1971



- 82 000 km,
- manuelle, 4 vitesses,
- essence, toit ouvrant,
- très bonne condition,
- immatriculée au Québec.
- Prix : 12 000\$
- 514-974-9595

dglebecque@hotmail.com

### « AUTOMOBILES VOISIN »

De Pascal Courteault

Tirage de 1991 copies.

La Société de vente aux Enchères Paris Drouot a évalué ce livre à 300-500€. Il s'est vendu à 397€ ( 611\$ Can ).

Tout offre sera considérée.

FAB Montréal. All offers will be considered.

Richard Boudrias 514 697 9037 ([louise.richard@sympatico.ca](mailto:louise.richard@sympatico.ca))



### À VENDRE / FOR SALE : MULTIPLE ORIGINAL BROCHURES

Tous les prix excluent les frais d'expédition. Livré dans le monde entier, prépayé uniquement par Paypal.

All prices excluding shipping charges. Will ship Worldwide, prepaid only via Paypal.

**SAAB** 1983 à 1994: 4 brochures à \$15 each/chacune

**BMW** 1982 à 2001: 9 brochures à \$15 each/chacune

**PORSCHE** 1984: 3 brochures à \$10 ou \$25:

911 Carrera, 928 S, 911 Turbo

**MERCEDES-BENZ** 1981 à 1997: 6 brochures à \$15 each/chacune

**VOLKSWAGEN** 1991 Passat à \$10

Plus de détails: <https://vea.qc.ca/a-vendre-multiples-brochures-originales/>

More details: <https://vea.qc.ca/for-sale-multiples-originales-brochures/>

Contactez-moi / Contact me: [pao@cogocable.ca](mailto:pao@cogocable.ca)

### 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.



**A.G. Artiste carrossier**  
ESTHÉTIQUE | DÉBOSSÉLAGE | PEINTURE | RESTAURATION | MODIFICATIONS

### Projets de restauration

- En gardant l'originalité
- Ou modification

*Passionné depuis 25 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)

# JOHN VAN KOOTEN

AUTO RESTORATION SPECIALIST - SHOW & CONCOURS



COWANSVILLE, QUEBEC  
(450)-330-2884  
[JOHNVANKOOTEN9@GMAIL.COM](mailto:JOHNVANKOOTEN9@GMAIL.COM)

### 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 \$		



Dessin de Jidéhem



# LA BOUTIQUE VEA

## VEA SHOP

Par / By : Mohib Zaklama



Depuis le début de l'année 2020, les membres du club VEA peuvent commander et payer les articles offerts à la BOUTIQUE VEA sur le site web.

Tel qu'indiqué, le membre doit se connecter en tant que membre sous la rubrique CONTACT puis il peut alors accéder aux commandes sous la rubrique BOUTIQUE VEA que nous illustrons partiellement ci-dessous.

Les vêtements (2 ou 3). Bons a

From the beginning of 2020, VEA club members can order and pay for the items offered at the VEA SHOP on the website.

As indicated, the member must log in as a member under the CONTACT section then he can access the order screen under the VEA SHOP section which we partially illustrate below.

The clothes are available in different sizes (4) and colors (2 or 3).

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que Mohib est décédé soudainement aujourd'hui, le 11 mars 2021. A tous ses proches, nous adressons nos sincères condoléances.



Polo piqué pour homme



Polo piqué pour femme



T-Shirt - homme / femme



Casquette



Écusson en métal



Autocollant électrostatique



Épinglette argentée

Pour plus de détails et pour placer une commande, veuillez aller sur le site web:

=> [vea.qc.ca/boutique-vea/](http://vea.qc.ca/boutique-vea/)

For more details and to place an order, please go to the website:

=> [vea.qc.ca/en/vea-shop/](http://vea.qc.ca/en/vea-shop/)



## LES ACTIVITÉS 2021 DU VEA

### VEA 2021 ACTIVITIES

**VISITEZ LE SITE DU CLUB [vea.qc.ca](http://vea.qc.ca) POUR VALIDER**

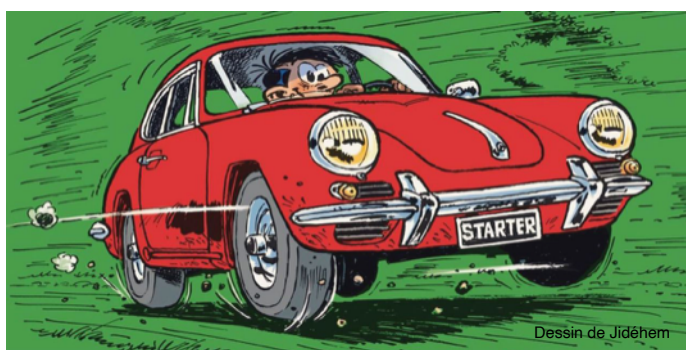
CE PROGRAMME D'ACTIVITÉS 2021 EST PROVISoire. CHAQUE ÉVÉNEMENT SERA CONFIRMÉ EN FONCTION DES DIRECTIVES DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET LA DATE EXACTE VOUS SERA COMMUNIQUÉE.

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

<b>REPORTÉ</b>		
AVRIL	SOIRÉE DES DAMES, SALLE DE DAVID SEPULCHRE	ALOIS FÜRER
MAI	CABANE À SUCRE ÉTHIER, MIRABEL (50 PERSONNES MAXIMUM)	RICHARD BOUDRIAS
MAI	BRUNCH AU CLUB DE GOLF ATLANTIDE	TOM MERSON
MAI	ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (JUMELÉE AU SOUPER DU 1 <sup>er</sup> MERCREDI)	GILBERT DENIS
JUIN	ELDERBERRY FARM / VIGNOBLE (SUREAU)	ALAIN RAYMOND
JUILLET	BBQ - GÉRARD DE CONTY	TOM MERSON
JUILLET	FERME DE LA FAISANDERIE, CANTONS-DE-L'EST	VINCENT PRAGER
AOUT	COURS DE CONDUITE SÉCURITAIRE (SANAIR, STE-PIE)	ALAIN RAYMOND
SEPTEMBRE	RALLYE DU PRÉSIDENT	GILBERT DENIS
OCTOBRE	BALADE À ST-JEAN-DE-MATHA	MARTIN MAINVILLE
OCTOBRE	«ON SUIT BERNARD ... »	BERNARD BELLAVANCE
DÉCEMBRE	SOUPER DE NOËL	TOM MERSON

### LES AUTRES ACTIVITÉS

SEPTEMBRE	FESTIVAL HISTORIQUE, LIME ROCK CT (4 JOURS) Si cet événement vous intéresse, contactez Tom pour lui communiquer votre intérêt et en discuter.	TOM MERSON
-----------	--	------------





# ASSURANCE VOITURE CLASSIQUE CLASSIC CAR INSURANCE

**HAGERTY.**

**ASSURANCE. ÉVALUATION. ADHÉSION.  
INSURANCE. VALUATION. MEMBERSHIP.**

1-888-267-9931 | [hagerty.ca](http://hagerty.ca) | [quebec@hagerty.ca](mailto:quebec@hagerty.ca)

Les polices de Hagerty Canada, LLC sont souscrites par Elite compagnie d'assurance, une filiale d'Aviva Canada Inc. Certaines garanties ne sont pas disponibles dans toutes les provinces. Ceci est une description générale de la couverture. Toutes les couvertures sont assujetties aux dispositions de la police, aux exclusions et aux avenants. Hagerty détermine l'acceptation du risque final. Hagerty, l'Avenant de sauvetage de véhicule précieux & la valeur garantie sont des marques de commerce déposées du Hagerty Group LLC, © 2020 The Hagerty Group, LLC. Tous les droits sont réservés.