AUTOSIASTE

VOL 37 no 2 | Depuis / Since 1974 | ÉTÉ / SUMMER 2014

1974 - 2014
V·E·A
QUARANTE ANS DE PASSION
FORTY YEARS OF PASSION
QUARANTA ANNI DI PASSIONE
VIERZIG JAHRE LEIDENSCHAFT

MASERATI 1914 2014 -100-

UN SECOLO DI STORIA

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

www.vea.qc.ca

Membre
FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES VÉHICULES ANCIENS
FQVA
Member

CONSEIL
BOARD

Michel Gou
Président

Alain Fabry
Vice-président

Bernardo Pisarzewski
Trésorier

Alois Fürer
Secrétaire

Richard Boudrias
Directeur des relations extérieures

Bernard Bellavance
Directeur des activités

Jean-Baptiste Rosay
Directeur de la boutique

Gilbert Denis
Rédacteur en chef et infographiste

Stéphane Palumbo
Webmestre

Collaborateurs

Ron Pagé
Responsable de la photothèque

Roger Katch
Conseiller artistique

Gaëtan Ruel
Conseiller affaires légales

Impression: *www.photographiquemf.ca*
Tirage: 190 exemplaires

SOMMAIRE
CONTENTS

VOL 37 no 2 **ÉTÉ / SUMMER 2014**

ARTICLES

3 LE MOT DU PRÉSIDENT / PRESIDENT'S WORD
4 LE MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / EDITOR-IN-CHIEF'S WORD
5 OÙ ÉTIONS-NOUS ?
6 HOW TO BUY A VINTAGE CAR
7 L'ATTRACTION !
8 - 9 LE CLUB
10 CABANE À SUCRE ET ...
12 - 17 40 ANS , 2ÈME PARTIE : 1987 - 2001
18 - 20 LES ARBRES NE MONTENT PAS JUSQU'AU CIEL...
21 - 22 MUSÉE DE L'AUTOMOBILE DE LYON, 2ÈME PARTIE

RUBRIQUES / REGULARS

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

PAGE DE COUVERTURE / COVER PAGE

1983 Maserati Biturbo
Propriété de / Owned by Alois Furër

100 ANS !

Voitures Européennes d'Autrefois inc.
Vintage European Automobiles inc.
C.P. 212, Succ. B, Montréal (Québec) H3B 3J7
www.vea.qc.ca
infovea@vea.qc.ca

LE MOT DU PRÉSIDENT

PRESIDENT'S WORD

Par / By Michel Gou

Au milieu de mai j'ai embarqué Madame la présidente, et notre Alpine, dans notre nouvelle limousine achetée spécialement pour l'occasion: une Mercury Grand Marquis 1998 de 24 000 km qui, un jour, deviendra aussi une voiture classique! J'aurais probablement pu mettre l'Alpine dans le coffre mais c'était quand même plus facile de l'installer sur une remorque U-Haul qui pèse 1½ fois le poids de la Berlinette. Direction Carlisle où nous avions été invités pour le the *2014 Carlisle Import & Kit Nationals*. Malheureusement, Carlisle se situe à plus de 850 km de Montréal et je nous voyais mal faire cette distance sur des autoroutes avec l'Alpine dans laquelle ne tient aucun bagage.

Là-bas nous avons retrouvé un copain, Walter Koopman, propriétaire d'une René Bonnet 1962 avec laquelle il a écumé les circuits de France et des États-Unis (24 heures du Mans, 12 heures de Sebring, et j'en passe). Invité lui aussi, nos deux voitures furent installées côte-à-côte. Dans le garage réservé aux voitures invitées, il y avait aussi une Renault 1902, une Hotchkiss 1936, une Breeze Paris 1911 et une De Dion Bouton 1903.

Il y avait des centaines de voitures, hélas la plupart récentes. Je n'avais pas pensé que les clubs Saab, Volvo, Mercedes, venaient en force à cette exposition. Mais, il y avait aussi des TVR, Griffith, Marcos, Healey, Citroën (dont plusieurs étaient à Saratoga en 2012) mais aussi un assortiment de Renault, la plupart en provenance du Québec: 4L, 5, 16, 18, Encore, Alliance et GTA qui toutes étaient venues par la route, conduites par leur propriétaire.

Après l'exposition, ils devaient se suivre dans les rues de New-York avant de revenir à Montréal. Moi qui pensais que les propriétaires de voitures européennes d'autrefois étaient tous vieillissants, j'ai été réconforté par cette jeunesse qui entretient et utilise des voitures qui sont probablement plus vieilles qu'elle. Nous les avons invités à venir nous voir au VEA et j'espère qu'ils viendront en force cet été. La relève existe il faut juste aller loin pour la trouver !

During the middle of May, I took Madame la présidente and our Alpine on a trip using our latest limousine: a 1998 Mercury Grand Marquis, with only 24,000 km, that, one day, may become a classic. It looks closely like a police car so I sometimes get a nod from real policemen. I could possibly have installed the Alpine in the trunk but I decided to go the trailer route, renting a U-Haul trailer weighting at 1½ times the Alpine weight. We were going to Carlisle, PA where we had been invited to attend the *2014 Carlisle Import & Kit Nationals*. However Carlisle is 850 km from Montreal and I did not see us doing this distance on the interstates with the Alpine without any luggage space.

When we finally got there we joined a friend Walter Koopman owner of a 1962 René Bonnet which he raced in many races on many tracks including the 24 hours of Le Mans and the 12 hours of Sebring. Both our cars were installed side by side in the garage reserved for the invited cars. In the same garage there was also a 1902 Renault, a 1936 Hotchkiss, a 1911 Breeze Paris and a 1903 De Dion Bouton. With such entourage we were really the new kids on the block, our Alpine being only 40 years old!

There were hundreds of cars, probably a thousand but most of recent origin. I had failed to realize before starting on this trip that SAAB, VOLVO and MERCEDES owners of latest models would attend the show. But there were also TVRs, Griffiths, Marcos, Healeys, Citroens (some of which we had seen in Saratoga in 2012). There was also a large representation of Renaults 4L, 5, 16, 18, Encore, Alliance and GTA, mostly from Québec. They had been driven to Carlisle by their owners who, without fear, were going back by way of New-York where they planned to show off their cars.

While I always thought that most owners of European vehicles were growing old I was really happy to see that these owners were all younger than their cars. We have invited them to join us at our monthly rendezvous or to join the VEA outright. I hope they will come in force this summer and that they will like what they see. Our succession is here but we may have to go far to find it !

LE MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Lorsque j'entrepris de vouloir relater l'histoire du club VEA au travers de son magazine, c'était l'automne et la lecture des treize premières années des 40 ans du VEA semblait une activité hivernale tout à fait à propos au travers de mes autres (trop nombreuses) lectures.

Puis parut cette première partie le 2 avril dernier et venait alors la lecture des numéros des treize années suivantes, ce qui au printemps aurait pu être un enjeu n'eut été le temps peu clément aux activités extérieures.

Vous serez à même de constater que ces années regorgent de découvertes et de changements au sein du VEA. L'AUTOSIASTE se transformera pour graphiquement devenir celui que vous connaissez maintenant.

Cela dit, le printemps 2014 aura permis aux membres du VEA de participer à plusieurs activités qu'elles soient organisées par le club ou par d'autres.

Le mercredi 2 avril avait lieu l'assemblée annuelle lors d'un souper du premier mercredi du mois à l'Ambroisie. Cette année, l'assemblée était dissociée de la soirée annuelle laquelle se tiendra le 14 septembre dans le cadre du 40ème anniversaire (c'est le 15 septembre 1974 que la première activité du club s'est tenue). Lors de l'assemblée, tous les membres du CA se sont représentés et sans opposition (nul n'en doutait !), ils ont été réélus par acclamation. C'est à cette occasion que le CA accueillit Stéphane Palumbo, le webmestre du club.

Fin avril, on se retrouve à la cabane à sucre et … une visite surprise que vous le lirez dans ces pages.

Malgré un mois de mai généralement frisquet et pluvieux, certains membres du VEA sauront profiter des belles journées en participant à la *Traversée de Montréal*, à *l'exposition à St-Lambert* et à *l'exposition des voitures anglaises de Hudson,* entre autres.

Et avec le mois de juin arrive enfin les températures de saison parfaites pour le souper du premier mercredi du mois, deux jours avant la date anniversaire de la création du club EVEA le 6 juin 1974. Puis ce sera au tour de la *journée du Grand Prix F1* d'innover en se tenant dans *la petite Italie*.

Au moment où vous lirez ces lignes les mois de juin et juillet auront, je l'espère, pu vous permettre de profiter de ce que vous offre la vie en voitures européennes d'autrefois.

N'oubliez pas que la photothèque regorge de photos des activités et qu'il n'est jamais trop tard pour partager les vôtres !

CONCOURS DANS LE CADRE DU 40ÈME ANNIVERSAIRE DU VEA

Si vous aviez une boîte pleine d'argent utilisable que pour acheter la voiture de vos rêves, quelle serait-elle ? Vous nous faîtes parvenir votre réponse et un prix sera tiré parmi les participants à la fin de l'année!

When I planned to tell the story of the club VEA through its magazine, it was during the fall and reading through the first thirteen years of the 40 years of the VEA seemed a reasonable winter activity amid my other (too many) readings.

With the first part published on April 2nd, came the reading of the next thirteen years which in the spring could have been an issue if not for the inclement weather for outdoor activities that we unfortunately suffered.

You will be able to see that these years are full of discoveries and changes in the VEA. The AUTOSIASTE will evolve to graphically become what you know now.

However, the 2014 spring season will have allowed VEA members to participate in several activities that were organized by our club or by other clubs.

On Wednesday, April 2, the annual meeting took place on the first Wednesday of the month where a dinner was held at l'Ambroisie. This year, the meeting was dissociated from the annual event which will be held on September 14 for the 40th anniversary (the first club activity was held on September 15, 1974). At the meeting, all Board members presented themselves for re-election and were unopposed (nobody doubted!), therefore, they were re-elected by acclamation. It was on this occasion that the Board welcomed Stéphane Palumbo, the webmaster of the club.

At the end of April, we went to the sugar shack ... and for a surprise visit as you will read in these pages.

Despite a chilly and rainy month of May, some members of the VEA enjoyed the beautiful days participating in the *Traversée de Montreal*, the *exhibition in St-Lambert* and the *2014 Hudson British Car show*, among others.

And finally June arrives with perfect seasonal temperatures for the first Wednesday of the month for a dinner which was held two days before the 40th anniversary of the creation of the club EVEA on June 6, 1974. Then it was the activity for the Grand Prix F1 to innovate while staying in Little Italy.

By the time you read this, the months of June and July will, I hope, have allowed you to enjoy what life has to offer to Vintage European Car owners.

And do not forget that the *photothèque* is full of pictures of activities and it is never too late to share yours!

OÙ ÉTIONS-NOUS ?

Par Tout !

À St-Lambert, le 18 mai 2014 se tenait une exposition de voitures de collection de 25 ans et plus, non-modifiées organisée par l'Association d'affaires de Saint-Lambert et le VAQ.

C'est à cette occasion qu'un membre du CA du VEA, Stéphane Palumbo, notre webmestre, s'est illustré en gagnant un prix avec sa superbe Citroën Traction 15/6 H de couleur bleu nuit.

Suite à cela, Stéphane n'a pu quitter le site qu'après avoir répondu aux nombreuses questions des visiteurs. Nous sommes certains qu'il a su être le fier ambassadeur de cette voiture européenne d'autrefois !

À Montréal, 10 mai 2014 se déroulait la première «Traversée de Montréal» organisée par Daniel Fines, CARVAQ.

Un peu moins d'une quarantaine de voitures de différents clubs dont quelques voitures du VEA profitaient de cette première magnifique journée de printemps pour suivre un parcours dans les rues de Montréal. Partant du Vieux port de Montréal, c'est à ce même endroit qu'elles se regroupaient quelques heures plus tard en milieu d'après-midi au grand plaisir des badauds.

Quelques plaques souvenirs furent remises à certains participants que ce soit pour le conducteur le plus âgé, l'équipage ayant parcouru la plus grande distance pour participer, le véhicule le plus ancien, le coup de cœur , etc

À la Petite-Italie, quartier central de Montréal, 7 juin 2014, près d'une trentaine de voitures du club VEA se regroupait dans le cadre du Grand Prix F1. En effet, cette année ce n'était pas à l'Ambroisie.

Par une autre magnifique journée, et comme elles furent assez rares ce printemps, il fallait profiter de ces terrasses fort animées, un peu moins qu'au centre-ville de Montréal quand même, pour picoler entre passionnés !

Et plusieurs Austin Healey utilisées pour la parade des pilotes le lendemain se sont aussi jointes avec leur bandeau au nom du pilote attribué à chacune.

Un très agréable après-midi … à renouveler dans le futur ?

©VEA

HOW TO BUY A VINTAGE CAR

By Javier Espinoza, Sept. 5, 2013 - THE WALL STREET JOURNAL

James Knight knows a thing or two about buying vintage cars. As group head of motoring at Bonhams in London, he has been involved in some of the most expensive sales ever—including the record-breaking auction of a rare 1954 Mercedes-Benz W196 for £19.6 million in July 2013.

Before even thinking about what to look for in a vintage car, he says the first question you should ask yourself is what type of car you want. "It starts with the simple things like what's your budget and do you need a car that's left-hand drive or right-hand drive? A manual gearbox or an automatic gearbox?" says Mr. Knight, who owns a 1954 Austin-Healey 100 Roadster. One other thing helps, too: "You need to have the desire to own an old car."

Here are his tips for those thinking about building a collection or expanding on an existing one.

Know the pecking order. It's important to understand what the market perception of each brand is. "There is a food chain," says Mr. Knight. "If you are in Italy, the pecking order is Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa Romeo. In Britain, it's Aston Martin, Jaguar, Austin-Healey, Triumph and MG. We all have our upper-middle-class, middle-class, lower-class band and that's where we stay."

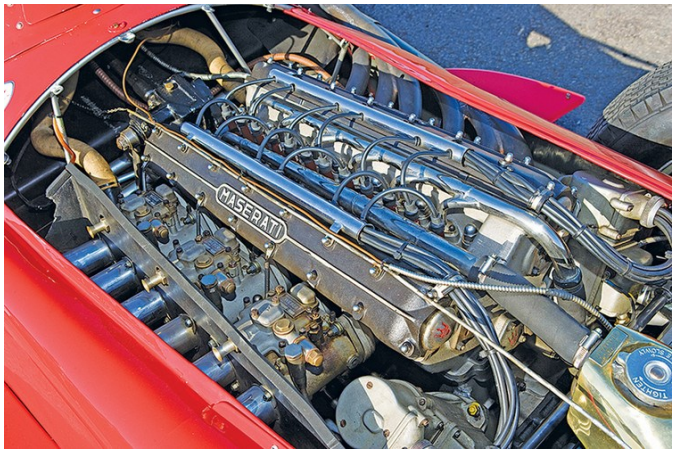
Aim for uniqueness. The more original a car is, the higher its value. "Try to aim for the car with as [few] changes as possible," he says. If you have to choose between a car in better condition but with modifications and one that's not in such great shape but with original features like left-hand drive, go for the latter. "You can buy condition, but you can't buy originality," Mr. Knight says.

Look for low mileage. "A car that has not spent many miles is better than the car that has traveled a huge amount of miles," he says, but adds: "The older the car, the less important the mileage is."

Know the car's provenance. Look for cars with detailed files on their history, both in terms of servicing and previous owners. And be sure to look for prominent owners, which can increase the value. "Fewer owners on the car and more famous owners on the car make a difference," says Mr. Knight.

©VEA

Robert George/Magic Car Pics



John Colley/Magic Car Pics

Robert George/Magic Car Pics

Gareth Phillips

L'ATTRACTION!

Par Richard Boudrias

Voici la petite histoire de mon attraction pour la Citroën Traction[1] en général et pour la 15/6 H en particulier.

Avant avoir contracté le virus de la voiture ancienne, j'étais cinéphile sans vraiment connaître la signification de ce mot. Comme probablement nombre d'entre vous, j'aimais bien regarder les films français en noir et blanc présentéS au canal 2. Ces plaisantes incursions m'ont permis de découvrir un monde nouveau, celui de la France, sa culture, son histoire, ses voitures et c'est dans ce registre que les Traction des gangsters, de la Gestapo ou des résistants me sont apparues causant subliminalement une infection très latente dans une passion embryonnaire de la voiture d'autrefois.

Lorsque j'ai pu me permettre l'achat d'une voiture presque ancienne, à cause de leur disponibilité et de mes humbles moyens, les anglaises ont été les premières à me séduire par leur chant de sirènes et ont enfoncé le virus de la passion encore plus profondément dans mon organisme.

De MGA, TR3, Sunbeam Talbot et finalement à un MG YT de 1949 avec laquelle j'ai connu le monde dantesque d'une restauration totale qui, par la suite m'a permis de m'interroger sérieusement sur ma santé mentale, moi qui connaissait à peine la différence entre une torche à souder et un marteau. L'exercice a également favorisé la connaissance des charlatans restaurateurs, de leurs discours, leurs interminables délais et hélas surtout, de leurs nombreuses factures.

Les années passèrent quand un jour en allant reconduire un de mes nombreux fils au soccer j'aperçois du coin de l'œil dans le stationnement d'un centre commercial, une Traction noire parmi d'autres voitures anciennes attendant sûrement le départ d'une balade probablement du VEA, nous sommeS en 1981. C'était la première fois que je voyais une véritable Traction, ça été le coût de foudre qui a duré trois ans avant qu'un membre de ce club me prête sa Traction 11BL afin d'accompagner un petit groupe qui allait souligner le cinquantième anniversaire de la Traction. Conquis par sa tenue de route, son allure et son confort, il m'en fallait une et ça pressait.

Depuis, j'ai eu la chance de restaurer et rouler en 11 Berline Légère de 1952, une DS Super 5, une SM dotée du moteur Maserati et d'un Cabriolet 1939 acheté à prix d'or à l'état d'épave et rajeuni par deux restaurations qui m'ont coûté la peau des fesses mais ça en valait vraiment la peine à tout point de vue de par sa beauté, son confort, sa tenue de route et rareté.

Finalement, mon dévolu s'est jeté sur une 15/6 H de 1955 qui fait en somme l'objet de cette chronique. Ce six cylindres de 2,7 litres développant 77 HP répond d'emblé à tous mes besoins entres autres, par sa ligne ancienne créée en 1934 par le coup de crayon Flaminio Bertoni, sa modernité technique : traction avant, suspension indépendante aux quatre roues, hydraulique à l'arrière, espace et super confort dans l'habitacle, un maximum de 135 km/h et, j'y reviens encore, sa tenue de route exceptionnelle.

Depuis la réfection complète du moteur et des autres organes vitaux, dans le but de la fiabiliser car nous roulons annuellement quatre à cinq mille kilomètres et bien souvent seul, je l'ai fait passer du 6 à 12 volts par le biais d'un alternateur ce qui m'a permis de faire installer une direction assistée électrique. L'allumage électronique est également un allié d'importance pour éliminer tout souci à ce niveau et même en réduisant sa consommation d'essence. Bref, c'est une voiture ancienne dont les caractéristiques sur la route se rapprochent beaucoup de celles d'un véhicule moderne. Je m'en voudrais ici de passer sous silence la chance que j'ai eu de compter sur l'expérience de Claude Guillot qui, formé chez Citroën à Paris, à magiquement redonner la vie à cette belle mécanique.

En conclusion, il ne faut pas négliger l'aspect social et culturel de cette voiture à doubles chevrons. Elle m'a incité à fréquenter les salons de voitures anciennes européens tel que Rétromobile à Paris et le rayonnement géographique qui en résulte, les musées tel que Le musée National à Mulhouse en Alsace, anciennement appelé le Musée Schlumpf et tant d'autres ... Mais ce sont aussi les gens que nous rencontrons qui sont vraiment la récompense ultime de cette passion.

Au plaisir de vous croiser un jour sur la route. ©VEA

[1] *nom attribué à la Citroën Traction Avant*

LE CLUB

Par Jean-Guy Boilard

La lecture de la parution de l'Autosiaste automne-hiver 2013 en particulier les textes de Michel Gou, Gilbert Denis et Richard Boudrias inspire la conclusion suivante : la vitalité et peut-être la survie de notre Club sont sources d'inquiétude.

Deux symptômes semblent être à l'origine de ce sentiment : la faible participation aux activités et l'indifférence au contenu ou à la rédaction de la revue.

Cette inquiétude n'est pas unique au VEA. On la retrouve à *l'Antique Automobile Club of America* (AACA), au *Classic Car Club of America* (CCCA) et au *Rolls Royce Owners Club* (RROC).

Au risque d'enfreindre la règle provenant de l'aphorisme voulant qu'il est préférable de se taire et passer pour un imbécile qu'ouvrir la bouche et en fournir la preuve, j'ai décidé d'apporter une modeste contribution à ce qui devrait faire l'objet d'une réflexion collective.

Sans aucun désir de vantardise, je crois pouvoir affirmer avoir la passion de l'automobile ancienne, préférablement celles fabriquées avant la deuxième guerre (1939-1945). En effet, à l'âge de neuf ans, en 1946 (et pour éviter des calculs au lecteur inquisiteur, au moment d'écrire ces lignes en janvier 2014, j'ai 76 ans), je conduisais la Ford 1928 de mon père.

Par la suite, à l'époque du collège classique et de l'université, durant la décennie 1950, j'avais toujours une voiture des années 1930 pour me véhiculer au travail durant les vacances d'été.

Plus tard, au début des années 1970, j'étais membre du *Vintage Automobile Club of Montreal* (VACM) fondé vers 1955. C'était le plus vieux club automobile du Québec. J'en suis devenu le président, le corédacteur de la revue le CHAUFFEUR et l'organisateur de certaines randonnées d'une semaine où l'on pouvait dénombrer parfois 25 automobiles.

Cette incursion dans ma vie d'antan est faite dans le seul but de démontrer une certaine crédibilité au sujet des propos qui suivent.

En guise de première observation, il faut rappeler que nous formons un club automobile et non pas une association de joueurs de bridge ou de collectionneurs de timbres. Ce qui nous distingue des autres groupements c'est notre amour de l'automobile d'AUTREFOIS.

J'ai pris soin de mettre « AUTREFOIS » en majuscules puisque c'est l'appellation même de notre club. Nos rassemblements motorisés doivent donc avoir une allure différente d'un cortège de voitures usagées. La règle du 25 ans, à défaut de mieux, semble prévaloir un peu partout bien que j'en conteste parfois l'à-propos. Mais ceci ne justifie pas d'ignorer les véhicules plus âgés et donc moins performants. Il faut favoriser l'utilisation de ces voitures vieillottes. Tout d'abord c'est une excellente façon de garder les membres qui en possèdent et ensuite de stimuler la curiosité et peut-être l'amour de ces guimbardes d'une autre époque.

Les randonnées n'ont pas à être longues ou complexes. L'idée d'un pique-nique à la campagne m'a toujours semblé une excellente façon d'associer le plaisir d'une promenade en véhicule d'époque à une bonne bouteille de vin avec une baguette, un pâté et un fromage. Partager cette joie avec d'autres n'est-ce pas là l'essence même d'un club automobile ?

Les Anglais avec les tables à pique-nique enchâssées dans le dossier des sièges avant ou encore le panier d'osier dans le coffre à bagages avaient bien compris tout ça.

Une telle randonnée peut être facilement et rapidement improvisée après quelques téléphones ou courriels, pour les plus délurés, ou une annonce lors des premiers mercredis.

Il faudra qu'elle soit bien menée. En effet, si en plus des craintes suscitées par la fiabilité du véhicule ancien s'ajoute l'angoisse de se perdre en route, il n'en faut pas davantage pour refroidir l'enthousiasme de plusieurs. À fortiori, s'il y a déjà eu des expériences malheureuses.

Les véhicules plus anciens doivent avoir priorité et être en tête de peloton en s'assurant, à l'aide du rétroviseur, que le véhicule derrière, au départ, est toujours là. À ce sujet, l'utilisation de walkie-talkie entre le véhicule de tête et celui qui ferme le cortège est une bonne idée.

Je crois qu'une recrudescence d'activités motorisées simples et une bonne organisation de leur déroulement amélioreraient grandement le taux de participation. Si tel était le cas, un bref compte-rendu, accompagné peut-être de quelques photos, dans la revue, intéresserait sûrement le lecteur oisif et l'inciterait peut-être à faire partie de la prochaine expédition. À ce sujet, j'aime bien les chroniques de Bob Forest, le « roving reporter ».

La revue pourrait également devenir un lieu d'échanges d'opinions sur les activités ou l'orientation du Club. Il faut, bien sûr, éviter les chicanes de prestige ou les critiques intempestives mais ne pas écarter, non plus, les articles suscitant peut-être la controverse ou l'expression d'opinions parfois divergentes des idées acquises.

En d'autres termes, il ne faut pas être réticent à publier un texte critique d'une attitude ou d'une activité. J'ai jadis ressenti ce malaise lors de la présentation d'un article, il y a quelques années, où j'avais peut-être assez durement, j'en conviens, critiquer le déroulement d'une randonnée. La censure n'a pas sa place chez-nous. Laissons le lectorat évaluer l'opinion exprimée et peut-être réagir.

Une formule intéressante est utilisée dans la revue du V.A.Q. Un court article au sujet d'un membre et sa voiture ancienne est toujours intéressant et permet de mieux nous connaître. En outre, il alimente les conversations lors de nos rencontres et peut même susciter la curiosité ou l'indiscrétion du lecteur.

En bref, il faut éviter la banalité ennuyeuse et les coups d'encensoir des thuriféraires d'une société d'admiration mutuelle. Le discours public, qu'il soit

épistolaire ou verbal, présuppose que l'auteur a quelque chose de valable à dire.

Dans son éditorial, Michel Gou aborde la pénurie de mécaniciens aptes à garder nos véhicules en santé. C'est un problème réel. En effet, rares sont les propriétaires qui possèdent à la fois les connaissances, l'habileté et l'outillage requis pour assurer la fiabilité d'une automobile.

Je doute que l'on puisse revenir aux habitudes d'une autre époque où chacun s'entraidait dans la mesure de ses moyens que ce soit en donnant une pièce ou encore en offrant son aide pour l'installer ou effectuer une réparation.

Les contraintes imposées par le gagne-pain et aussi, il faut bien le mentionner, une nouvelle culture de l'individualisme et de l'argent ont fait disparaître l'acte gratuit. Jadis, la notion de profit était étrangère aux membres d'un club automobile. Il est inutile, maintenant, de rêver à un passé qui s'estompe chaque jour davantage.

Ainsi que le souligne monsieur Gou, il existe un problème véritable. Les mécaniciens compétents, honnêtes et disponibles sont rares. Bien sûr, il y aura toujours quelques charlatans qui abusent de la crédulité ou de l'ignorance d'une personne non instruite des secrets de la mécanique automobile. Comme plusieurs, hélas, j'ai connu ce genre de situation. Mais, par-delà les critiques ou les regrets, le problème existe véritablement; il faut donc trouver une solution.

Il y a bien sûr des professionnels de la restauration ou de l'entretien des automobiles anciennes, ici même, dans cette province et ailleurs au Canada. Ils sont encore plus nombreux aux États-Unis. Il y a toutefois deux obstacles à l'utilisation de leurs services : la distance et le coût.

En effet, peu de gens possèdent le moyen de remorquer à leur atelier un véhicule mal en point à moins que cet artisan fasse des visites à domicile comme les médecins de jadis.

En outre, les sommes exigées par ces spécialistes ne sont pas à la portée de tous. Les taux horaires de 50 $ et davantage grugent rapidement le compte de banque.

Je n'ai pas de solution miracle à proposer. Rêver à l'entraide des membres, comme je l'ai connue jadis, peut sembler illusoire mais pas totalement impossible. En effet, certains parmi nous, possèdent des pièces qu'ils n'utiliseront pas. Alors, pourquoi ne pas les donner à un membre pour le dépanner. Un autre peut avoir acquis, par la force des choses, une connaissance particulière d'un problème mécanique. La partager et surtout assister le propriétaire en détresse seraient une autre façon. Finalement, on pourrait ressusciter une vieille formule d'échange de biens : le troc, pièces contre pièces ou pièces contre service.

Également des cours élémentaires de mécanique automobile donnés par un spécialiste permettraient à un propriétaire non instruit de mieux comprendre le fonctionnement de son véhicule et surtout d'apprécier, à sa juste valeur, l'assistance qu'il reçoit pour le maintenir en marche.

Cette formule eut beaucoup de succès, il y a plusieurs années, alors que j'étais à la direction du VACM. Des cours avaient été donnés par l'un de nos membres, monsieur Armand Voyer, professeur à la retraite à l'école de l'automobile de Québec. Les cours se donnaient à Drummondville, le samedi, et étaient l'occasion d'un repas entre amis. Cette formule d'initiation à la mécanique automobile est utilisée encore aujourd'hui lors des rencontres annuelles du RROC ou même dans certains articles de la revue du club, *THE FLYING LADY*.

Cependant, à cause de la complexité d'un trouble mécanique (et j'en ai connu quelques-uns récemment) il faudra faire appel à un spécialiste, honnête et compétent qu'il faut évidemment rémunérer.

C'étaient quelques suggestions pour stimuler la participation aux activités du Club et à la rédaction de la revue.

Mais il subsiste, j'en conviens, une crainte au sujet de la survie de notre passe-temps. Une réflexion collective qui pourrait produire des éléments de solution s'impose. Il y a certainement des gens, parmi nous, qui possèdent des idées sur le sujet. Il faut les connaître et en discuter. La meilleure façon est sans doute la revue puisqu'elle rejoint tous les membres et devient « le ciment qui les lie » comme le mentionnait Richard Boudrias.

©VEA

CABANE À SUCRE ET ...

Par Sucré Huilé

En ce dernier samedi d'avril 2014, si ce n'était l'inscription au calendrier, nous nous serions plutôt cru à la fin de l'automne lors d'une de ces journées sombres, froides et pluvieuses, avait lieu la première activité extérieure du VEA. C'était à la cabane à sucre où une soixantaine de membres se retrouvèrent dont quelques-uns ont honoré la maxime du club en bravant la pluie en voiture ancienne tel que le suggère (voir en page couverture si vous l'avez oubliée !) comme le soulignait notre humble organisateur Richard Boudrias.

Une fois la panse bien remplie, les becs sucrés rassasiés, les bouteilles bien vidées, les membres intéressés étaient invités à admirer certaines voitures de la collection de Richard Petit à quelques kilomètres de là.

Dans un discret bâtiment dont la façade pourrait faire penser au garage du village (sans les pompes à essence), se côtoient des allemandes : Mercedes G550 et autres, Volkswagen Bus 21 fenêtres, BMW Série 1 M coupé (toute récente), Porsche 911 Carrera et une réplique de la 550 à batterie pour enfant; des anglaises : Jaguar E-Type 1962 cabriolet et sa réplique à batterie pour enfant, AC Bristol cabriolet, Land Rover Defender; une seule française : Citroën DS et des italiennes : Fiat 124 Spider, Alfa Roméo 8C cabriolet et coupé que le propriétaire nous a empressement et avec bonheur permis d'entendre la musicalité du moteur ainsi qu'une Ferrari 348 Spider (d'un ami). Toutes plus belles les unes que les autres!

Il y avait aussi deux dignes représentants des sportives américaines, une Mustang Boss 302 toute récente et une Corvette Stingray 427 les deux ayant été vendues récemment car selon ce qui circulaient elles ne cadraient plus avec les autres, en effet.

Au-delà des ces voitures et des innombrables «batteries tender» les maintenant en «vie», on ne pouvait qu'apprécier ce «garage» à dimension humaine et s'en inspirer pour en faire sien !

Au moment du départ, venait à nos oreilles qu'une colocataire allemande bien galbée, assez âgée et décoiffée au nom de Mercedes 300 se joignera aux autres sous peu.

D'un après-midi «ben ordinaire» d'un printemps sans saveur, le VEA par son organisateur Richard Boudrias l'a rendu fort agréable.

Réservez tôt l'an prochain car nous avons, hélas, dû refuser quelques retardataires...! ©VEA

LES VÉHICULES DU CA

Michel Gou
Président

1974 Alpine A110 Gr4
1984 Ferrari 308 GTSI Quattrovalvole
1998 Ferrari 550 Maranello

Alain Fabry
Vice-président

1967 Mercedes-Benz 250S

Bernardo Pisarzewski
Trésorier

1978 Ferrari 308 GTS

Alois Fürer
Secrétaire

1983 Maserati Biturbo

Richard Boudrias
Directeur des relations extérieures

1955 Citroën Traction 15/6 H

Bernard Bellavance
Directeur des activités

1964 Jaguar Type E FHC
1995 Land Rover Range Rover
1995 Jaguar XJS cabriolet

Jean-Baptiste Rosay
Directeur de la boutique

1966 Citroën DS 21 Pallas

Gilbert Denis
Rédacteur en chef et infographiste

1986 BMW 325 es
1987 Porsche 924s

G & A AUTO VENTES ET SERVICES

Voitures de location (pour cinéma) • Réparation et réusinage
Pièces et services Peugeot • Dépannage 24/7

613-535-2048
12343 COUNTY RD. 18, WILLIAMSBURG, ON K0C 2H0
WWW.GAAUTO.CA

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
1683 Alexis-Nihon
St-Laurent, Qc.
H4R 2S6

Tél.: (514) 745-6278
Cel.: (514) 824-6278

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

John Van Kooten

Auto Restoration Specialist
Show & Concours
134 rue d'Ottawa
Cowansville Quebec
Phone J2K 2C5 Email
(450)266-7441 vank9@primus.ca

tm. Consultation Marketing
la solution.

Tom Merson

37 Cedar Crescent, Beaconsfield, QC H9W 4S9
514.908.9752 ext. 204
contact@tommerson.ca
www.tommerson.ca

40 ANS , 2ÈME PARTIE : 1988 - 2001

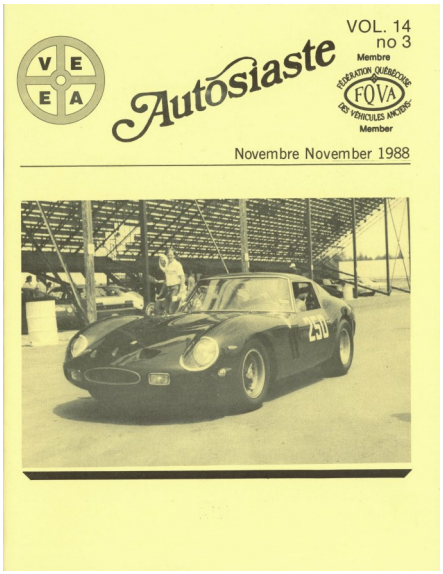
Par Jeme Souviens

NDLR] Voici la suite de l'histoire du club VEA par son magazine; de 1988 à 2001.

Vol 14 No 1 (avril 1988): Le président sortant, Gilles Des-roches, relate les soubresauts de l'année 1987 au niveau de la participation qui a inquiété le CA mais heureusement plus de membres que prévu se présentaient au brunch automnal à l'Auberge Handfield. On y trouve un article de Paul Dorval et un autre de Jack Keery sur la visite de 5 membres du VEA, eux-mêmes, Richard Boudrias, Marc Bourgeois et Daniel Noiseux à Rétromobile 1988 dont la couverture hérite d'une photo. Il y est fait mention du Raid franco-acadien d'une soixantaine de Tractions avec un budget de plus d'un million de dollars qui couvrira Halifax-Boston-Louisiane en passant par le Québec et dont l'une, toute blanche, poursuivra un tour du monde en Traction (TMT). L`AGA en mots et en photos.

Vol 14 No 2 : Textes et photos sur le Rallye Hemmi, le Gymkhana ``88``, le Sprite Fest `88, entre autres.

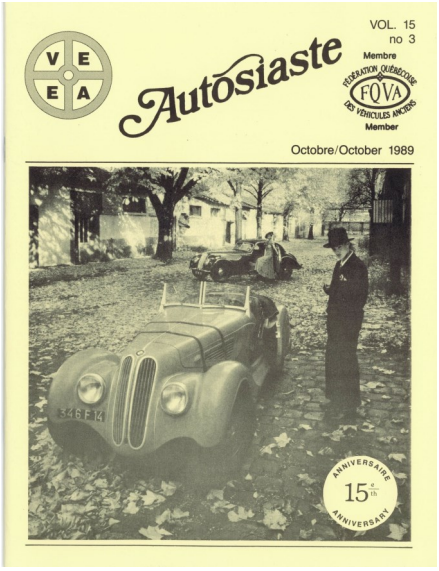
Vol 14 No 3 : Une Ferrari 250 GTO non seulement pour illustrer le décès d'Enzo Ferrari, objet de l'article de l'éditeur *The Great Agitator Enzo Ferrari 1898-1988* mais aussi en lien avec l'article sur le *10th Annual VARAC*



International Vintage Racing Festival où coursait une Ferrari 250 GTO au côté d'une Aston Martin DB4 Saloon spécifiquement préparée en Angleterre. On y fait aussi un bref aparté sur les copies de Ferrari et de Bugatti On relate le passage de 18 Tractions [réf. Vol 14 No 1] dont les équipages ont été accueillis par plus de 200 convives à Ville de Lasalle la veille de leur participation au concours d'élégance du VAQ.

Vol 15 No 1 : (février 1989) Richard Boudrias, président depuis l'an passé, relate les activités du club comme celles des membres dont, entre autres, celles des grands voyageurs dont Paul Dorval qui a parcouru plus de deux mille milles en Rolls 1936 pour se rendre au regroupement national de Rolls Royce à Cincinnati, a aussi été vu à Hershey puis aux courses de voitures anciennes à Lime Rock, CN. Alors que Tom Merson parcourait mille milles en Sprite pour être à Carlisle, PA où il remporta le 3ème prix. Pierre-André Ouimet relate le trajet Montréal-Québec aller-retour sous la pluie intense des membres du VEA à l'occasion d'une exposition à l'intérieur (malgré tous nos principes) et des activités et péripéties reliées.

Vol 15 No 2 : Le tiers du numéro est consacré au répertoire des «*Membres et leurs jouets*». Un article relate les succès en restauration *(Best of show à Peeble Beach)* des membres d'une même famille regroupé sous Sherry Classic Autos de Warsaw, ON et des coûts d'une restauration totale versus «*the value of classics "has risen astronomically"* » ! Et on informe que l'une des deux Tractions du TMT (réf Vol 14 No 1) a été volée en Australie.

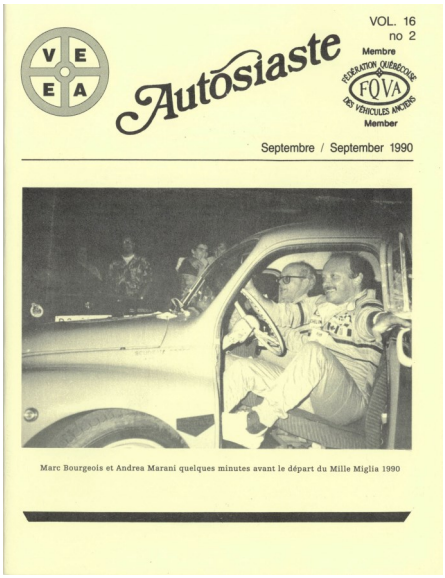


Vol 15 No 3 : 15ème anniversaire. Un bel article de P-A Ouimet sur l'auto à collectionner pendant qu'elles sont encore abordables en cette fin de décennie alors que les voitures présentes sont «victimisées» [textuel] par l'élec-

tronique. On consacre la double page centrale au 15ème anniversaire. Gilles Desroches partage ses impressions sur le Mille Miglia 1989. Et le gymkhana 1989 en photos.

Vol 15 No 4 (janvier 1990) : Le mot du président Richard Boudrias : *Le destin y est sûrement pour quelque chose … Il y quinze ans, Gilles Desroches (fier propriétaire d'une TC) ressentit le besoins de créer un club de MG […] l'EVEA vit le jour. En effet un club multi-marques répondait à une demande […] . Aujourd'hui, le club MGT Québec se joint à nous. […].* Quelques articles repiqués : *The Five Ts, 250,000 Miles in 369 Days* et *Classic Car Care – Wheels* s'ajoutent à ceux maison dont celui très particulier concocté par Richard Boudrias : *1960-1990 oh boy!* constitué uniquement d'annonces de voitures anciennes sur plusieurs pages et d'un tableau de 1990 chez Coys … illustrant la spéculation …

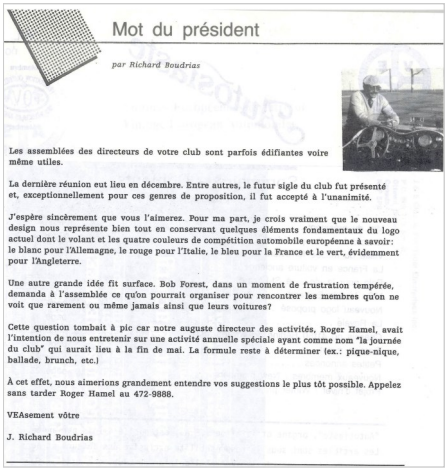
Vol 16 No 1 : L'Ordre des grands voyageurs voit le jour : les critères sont simples : rouler plus de deux mille kilomètres en voiture ancienne durant l'année. La consigne est simple : communiquer votre voyage, avec ou sans photo, au président; c'est un système d'honneur. Mille Miglia 1990 verra un équipe québécoise alors que Marc Bourgeois (secrétaire du VEA) naviguera une Renault 4 chevaux 1952 pilotée par son ami trans-alpin, Andrea Marrani. Daniel Noiseux et Jack Keery (trésorier du VEA) seront dans la voiture de chasse alors que Gilles Desroches, Lorraine et Richard Boudrias y seront aussi pour les y encourager. Un rétrospective du club MG-T tout en photos de 1977 à ce jour nous rappelle qu'il s'est joint au VEA. Jamie Brown, l'éditeur de l'Autosiaste se questionne «Yes, but is it really worth it ?»



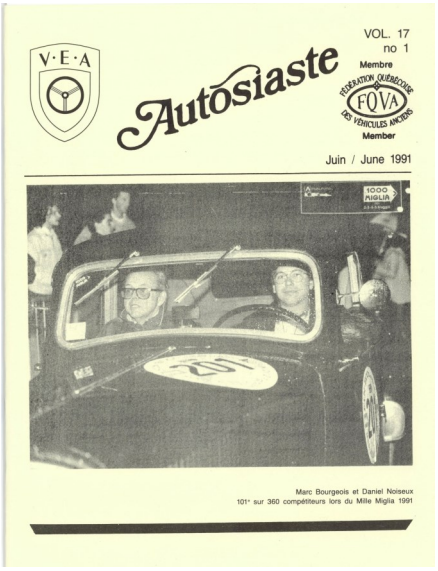
Vol 16 No 2: En page couverture, une photo de l'équipage au Mille Miglia 1990 mentionné au précédent numéro. Richard Boudrias annonce qu'après trois ans à la présidence, il ne se représentera pas et il invite les membres à se présenter comme directeur alors que le club a 116 membres et se porte bien.

Beaucoup de photos des activités : Château Montebello, Gymkhana, Rallye bénéfice, rencontre MG-T - VEA à Québec, visite chez l'ami Pierre Bilodeau et le Mille Miglia 1990 dont Marc Bourgeois signe l'article : *Mille Miglia, est-ce la fin?* Il y relate les accidents mortel et autres passé-proche qui à l'instar de celui de 1957 pourraient sonner la fin de cette épreuve une fois de plus

Vol 16 No 3 : Richard Boudrias annonce que le nouveau logo a été adopté à l'unanimité à la réunion des directeurs et il conserve le volant et les quatre couleurs de compétition automobile européenne soit le blanc pour l'Allemagne, le rouge pour l'Italie, le bleu pour la France et évidemment le vert pour l'Angleterre. Quelques articles repiqués et une photo pleine page centrale double d'une Bugatti Royale. Grâce au travail de moine de Pierre-André Ouimet, sont listées sur plus de huit pages les voitures ayant été des tractions avant bien avant que Citroën n'invente sa Traction !



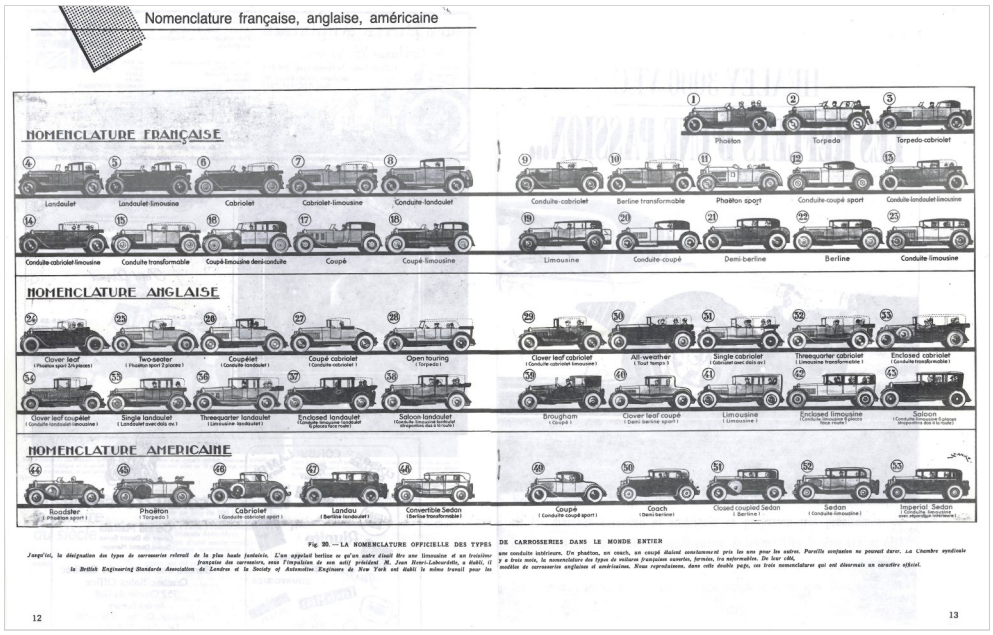
Vol 17 No 1 (juin 1991): Première apparition du nouveau logo VEA sur la couverture qui met à l'honneur Daniel Noiseux et Marc Bourgeois au Mille Miglia 1991, ce dernier qui récidive comme co-pilote. Ils terminent 101ème sur 360 équipages.



Après trois années à la présidence, Richard Boudrias cède sa place à Roger Hamel. Une carte d'affaires et un formulaire (essentiellement le même en 2014) sont créés pour recruter de nouveaux membres, l'objectif du nouveau président étant de 150. Nait le Regalia avec des polos et casquettes sur commande, une fois l'an.

La double page centrale (page suivante) est consacrée à la nomenclature française, anglaise et américaine avec illustrations des différentes carrosseries automobiles. Healey est à l'honneur avec deux articles repiqués sur la Healey 3000 VEC et sur la Austin Healey Sprite / MG Midget.

Vol 17 No 2 : Le texte fait place aux



photos : Montebello, Journée du club, Une journée à Laval-sur-le-Lac, Gymkhana 1991. Et on y publie le répertoire des membres; fort intéressant de voir ce que les membres actuels (2014) collectionnaient en 1991. Il y en a plusieurs qui sont restés fidèles à une marque alors que d'autres auront élargi ou réduit leur collection.

Vol 17 No 3 : Paul Dorval relate la visite d'une semaine au Québec en septembre du RROC (Rolls-Royce Owner's Club) dont il est lui-même l'organisateur. Et une soirée vidéo chez Richard Petit, Kébecson, organisée par Richard Boudrias, est un franc succès [NDLR] On vivra cela aussi en octobre 2013.

Vol 17 No 4 : Soulignant les membres qui roulent sur de longues distances dont Paul Dorval avec sa Rolls-Royce 25/30 Charlesworth 1936 ayant parcouru 8,150 milles en 1991, on invite les membres à participer au North Atlantic Summer Tour se déroulant sur une semaine en juin sur 989 milles dans le Maine. Alors que Gilles Desroches nous parle du 19e rallye neige et glace de Grenoble en janvier pour fanatiques !

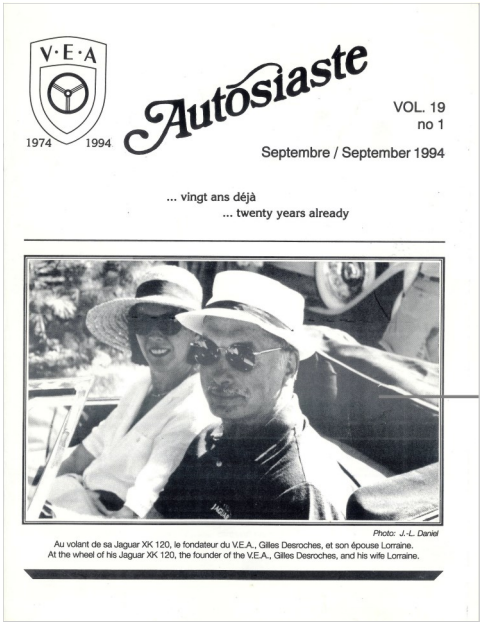
Vol 18 No 1 (octobre 1992) Que d'activités illustrées dans ce numéro : Dîner au restaurant Hélène de Champlain, le périple de Roger Hamel et fils 4,500 milles en Healey jusqu'au Colorado, Gymkhana 1992, Mount Equinox Vintage Car Hill Climb, Concours d'élégance à Outremont, le North Atlantic Summer Tour, la soirée au Willow Inn, le concours d'élégance du VAQ au Fort Chambly, la visite du moulin Blanchette et la journée du club au verger de Doli et Serge. Ouf, quelle année 1992 ce fût !

Vol 18 No 2 : Souper annuel 1993 lors duquel est élu président Bernard Bellavance, un bel article photo-roman par Paul Dorval. Pierre-André Ouimet nous parle du musée Centre international de l'automobile de Pantin, Paris

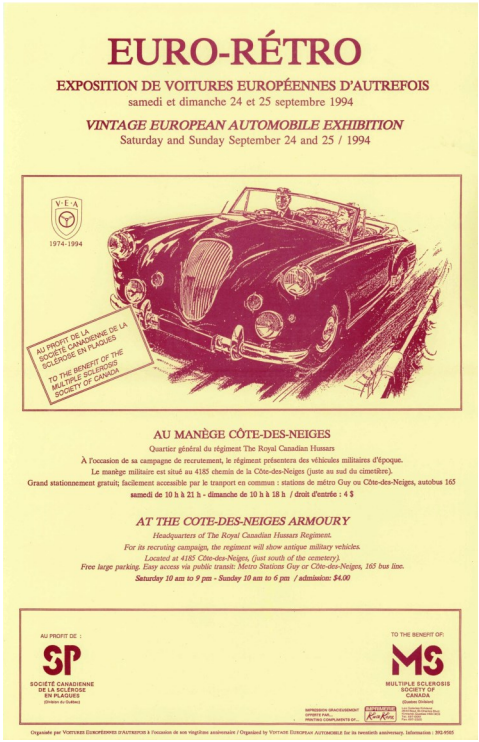
Vol 18 No 3 (décembre 1993): Pendant que Bob Forest écrit sur The *British Invasion & Rumors*, que Bernard Weber nous raconte sa participation au Tour de France 1993 en Aston Martin DB4 Zagato, Phil Chartrand écrit sur la sienne à «*Peeble Beach or Bust*».

Vol 19 No 1 (septembre 1994) : … vingt ans déjà …twenty years already. Est-ce la qualité du papier mais l'impression des très nombreuses photos (n&b) des multiples activités est vraiment très bonne. Curieusement c'est le premier numéro de 1994 ! Et comme il est de coutume on y retrouve un compte-rendu de l'assemblée générale 1994 qui s'est déroulée une fois de plus au United Services Club, ancienne demeure du Général Forget. Plus de 120 membres et un solde de 7 327$, le club se porte bien.

C'est dans ce numéro qu'on retrouve l'article de Gilles Desroches – 20 ans déjà [NDLR] article paru dans le numéro précédent (Vol 37 No 1).



C'est une photo de Gilles Desroches et de sa conjointe Lorraine en couverture. En couverture arrière, une invitation à Euro-Rétro – exposition du VEA sur deux jours au profit de la société canadienne de la

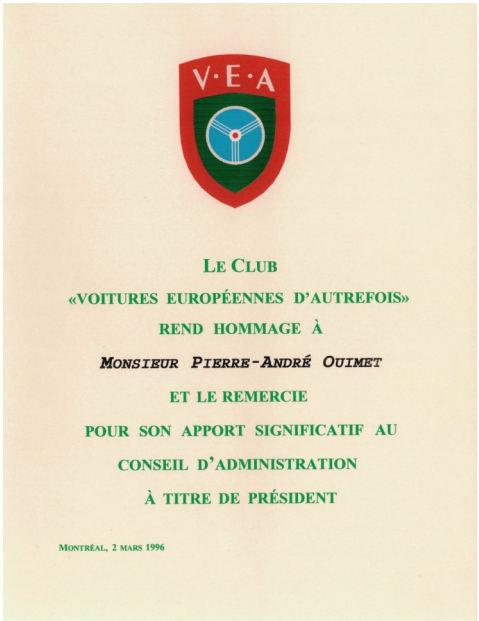


sclérose en plaques au manège militaire Côte-des-Neiges.

Vol 19 No 2 (janvier 1996) : Que s'est-il passé? Aucune parution en 1995 ! Et ce même s'il est encore écrit en page 1 : «Autosiaste» organe officiel du V.E.A., est publié 5 fois par année (sic!). Le mot du président est en fait le mot de Madame la présidente, Marthe Langelier, conjointe de Bernard Bellavance, qui passe le flambeau en 1996 à Gaétan Ruel. Et on y retrouve les articles habituels sur l'AGA 1995 qui s'est déroulée au University Club, l'autre ayant fermé ses portes. Ce numéro est plutôt, comment dire, aéré, on sent le défi à combler les 28 pages. D'ailleurs le nouveau rédacteur, eh oui ce n'est plus Richard Boudrias, Éric Esquier fait appel à tous et aussi aux femmes propriétaires de voitures *[NDLR] plus ça change plus c'est pareil !* Une note de bas de page : «*Unfortunately you have noticed the lack of English articles ... Please support your new Editor ...*»

Vol 19 No 3 : Un appel à retourner sa cotisation en page couverture ! Ce numéro n'a que 14 pages plutôt que les 28 habituelles [NDLR] On l'avait senti ! La traditionnelle image de la couverture arrière laisse place au calendrier des activités et on y lit le rappel sur les rendez-vous mensuels du 1er mercredi du mois chez Pacini à Dorval !

Vol 19 No 4 : Ce numéro gagne deux pages à 16. Outre celui sur l'AGA 1996, trois membres ont répondu aux appels du rédacteur par leur article sur «*The Neige et Glace*», «*AC Bristol Restauration*» et «*Traveling abroad*» dont deux en langue anglaise *{NDLR} devinez lesquels ?* C'est à l'occasion de l'AGA que sont remises des attestations bien méritées à certains membres dont celle-ci.

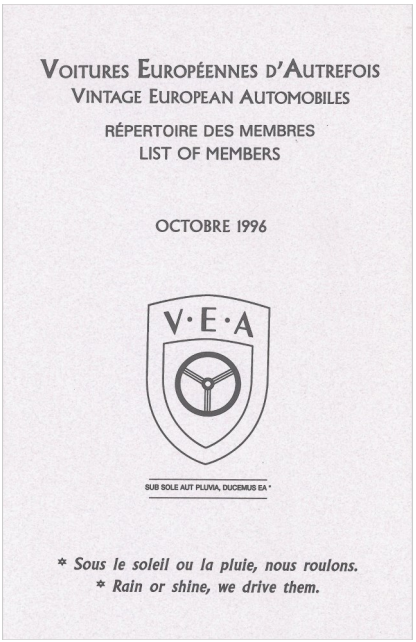

V·E·A

LE CLUB
«VOITURES EUROPÉENNES D'AUTREFOIS»
REND HOMMAGE À
MONSIEUR PIERRE-ANDRÉ OUIMET
ET LE REMERCIE
POUR SON APPORT SIGNIFICATIF AU
CONSEIL D'ADMINISTRATION
À TITRE DE PRÉSIDENT

MONTRÉAL, 2 MARS 1996

Vol 19 No 5 : Il a beau porter le No 5 du Vol 19, ce numéro parait en octobre 1996 soit deux ans après le No 1 du même volume ce qui explique le décalage des numéros par rapport aux années d'existence du club. Maintenant 22 pages! Cette fois-ci encore (cela fait quelques numéros) une page Faites vos jeux ! consacrée aux devinettes sur l'automobile bien sûr ! Gilbert Bureau écrit sur le projet : «*L'objectif du Musée de l'automobiliste (du Québec à Montréal) est de réunir d'ici deux ans, 70 des plus beaux véhicules de collection du Québec*», cela ne vous dit rien ? Encore un projet très actuel n'est-ce pas !

Le premier répertoire des membres (en


VOITURES EUROPÉENNES D'AUTREFOIS
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILES

RÉPERTOIRE DES MEMBRES
LIST OF MEMBERS

OCTOBRE 1996

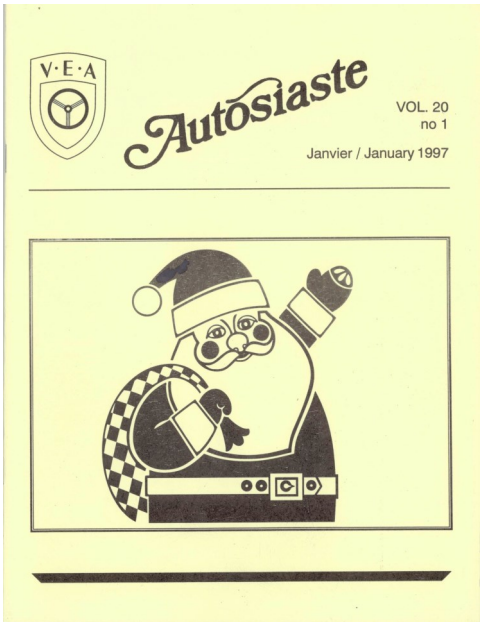
V·E·A

SUB SOLE AUT PLUVIA, DUCEMUS EA *

** Sous le soleil ou la pluie, nous roulons.*
** Rain or shine, we drive them.*

format 5½ x 8½) apparait en octobre 1996

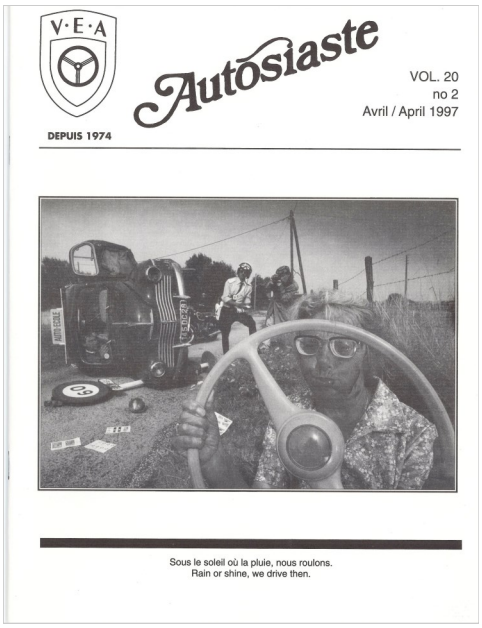
Vol 20 No 1 (janvier 1997): Suite de l'article «*The Neige & Glace*»; une invitation à devenir Ami Fondateur du Musée de l'automobiliste en faisant un don de 100$ et deux articles «*guide pratique d'achat*» bien illustrés.


V·E·A

Autosiaste

VOL. 20
no 1
Janvier / January 1997

Vol 20 No 2 : La couverture autrefois d'un jaune pâle passe au blanc (et le restera jusqu'à ce jour). Le VEA était au Salon de l'auto 1997 dans le cadre de l'événement spécial «Les cabriolets à l'européenne». Après les articles sur la Porsche 911 de la parution d'octobre 1996, on récidive. Et c'est aussi le cas de Bob Forest qui nous raconte «*Our 7 day Healey Trip*», c'est qu'elles roulent ces Healey !


V·E·A
DEPUIS 1974

Autosiaste

VOL. 20
no 2
Avril / April 1997

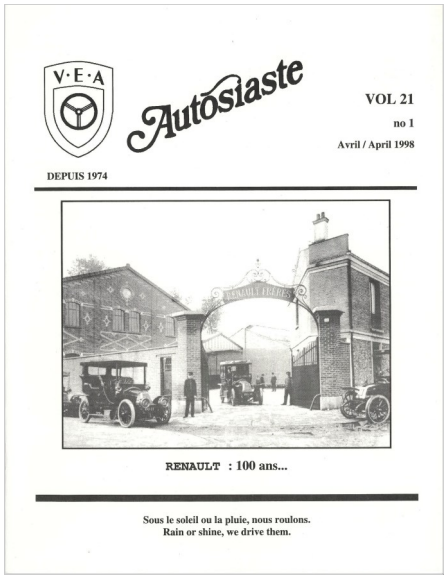
Sous le soleil où la pluie, nous roulons.
Rain or shine, we drive then.

Vol 20 No 3 : Un numéro assez technique : clinique auto, autopsie d'une MGB, Distribution Problems, Torque – Compression – Ratio – B.M.E.P – B.H.P., carbu SU réglage.

Vol 20 No 4 : Des excuses quant à la parution tardive de ce numéro (décembre) par le président et l'éditeur nous apprennent l'acquisition d'un logiciel de mise en page qui facilitera le travail de l'imprimeur.*[NDLR] Pouvez-vous croire que votre humble serviteur se sert de cette même version plus de 17 ans plus tard !!! Faudra peut-être penser à changer !* On souligne le mariage du fondateur Gilles Desroches et Lorraine Coallier auquel plusieurs membres du VEA se présentèrent en voiture ancienne. Et retour de la traditionnelle image de la page couverture arrière.

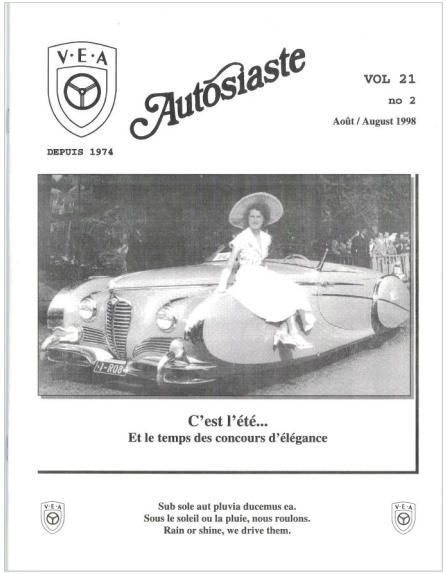
Vol 21 No 1 (avril 1998): C'est le 1er numéro par Gérard de Conty, le 1er de ce qui sera la plus longue période d'un rédacteur en chef dans l'histoire de l'Autosiaste. Les

soupers du 1er mercredi du mois sont à La cage aux sports maintenant. Deux articles sur le Festival du canard du Lac Brome et la participation du VEA. 1998 : année des … anniversaires; la 2 CV Citroën a 50 ans, Tatra arrête la fabrication des voitures particulières à l'âge de 75 ans, Porsche fête ses 50



ans, Renault 100 ans tout comme Bibendum (Michelin).

Vol 21 No 2 : La fameuse devise du club, pensée en latin, puis traduite en anglais et en français, apparaît sur la page frontispice: *"Sub sole aut pluvia ducemus ea"*. C'est à notre très dynamique Richard Boudrias que revient cette initiative. Mais, bien que très lettré, notre cher Richard aurait perdu son latin, donc, c'est ainsi qu'à sa demande, l'oncle de son épouse Louise, le Révérend Père Édouard Hamel qui, entre autres, a enseigné la théologie à



Rome en italien, a habilement traduit en latin la devise du club. "*Je pensais à l'époque que cette devise latine aurait fait bonne figure sur un écusson brodé de fil d'or...*", nous confiera Richard.

Apparait le portrait de chacun des membres du CA en page 2. Le mot du président alerte les membres du club sur deux projets de loi relatifs aux normes de sécurité et au rejet de polluants dans l'atmosphère ce qui pourrait avoir un impact important et néfaste à la préservation de véhicules historiques. Première mention du site web du club.

Vol 21 no 3 : On annonce les 25 ans du club en 1999. La rubrique La boîte à gants du VEA est créée. Article intéressant sur *The truth about unleaded Part 1*

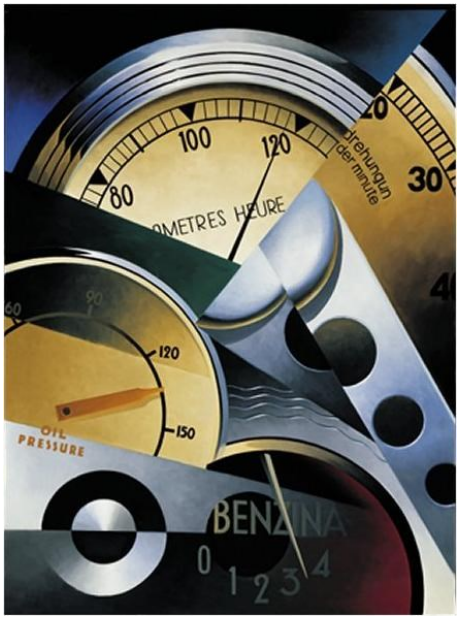
(of 3). Les soupers du 1er mercredi du mois sont maintenant au St-Luc B.B.Q.

Vol 21 No 4 : Bob Forest, contributeur assidu à l'Autosiaste, écrit cette fois-ci sur *The British Invasion VIII (Stowe, VT).*

Vol 22 No 1 (avril 1999) : Page couverture – la première sortie du VEA (EVEA en fait à l'époque). Le président mentionne qu'une épinglette spécialement pour les 25 ans a été envoyée à chaque membre alors qu'une affiche à tirage limitée de l'artiste Alain Lévesque signée par l'auteur le sera sous peu.

Vol 22 No 2 : De nouveaux officiers au CA dont Gérard de Conty et Bernardo Pisarzewski. Deux articles d'importance : *Avec Rétromobile dans le rétroviseur* et *La soirée annuelle du VEA* au cours de laquelle Richard Boudrias se verra remettre l'hommage du VEA au «*membre*

le plus utile au club au cours de la dernière décennie» alors que Éric Smits

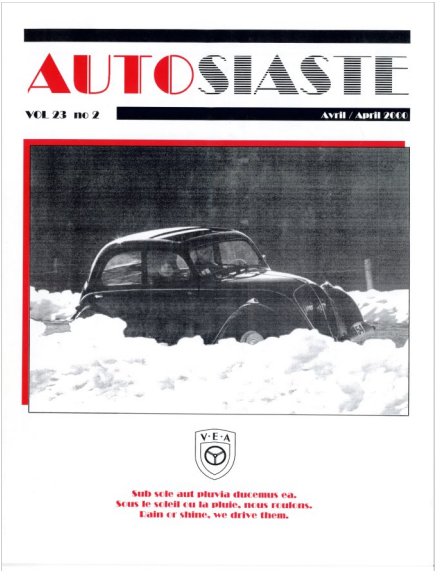


(nouvel officier au CA) achètera la toile d'Alain Lévesque, celle ayant servi à l'affiche remise aux membres.

Vol 22 No 3 : Des auteurs prolifiques que sont Bob Forest (oui encore lui) avec deux articles *Brunch-croisière* et *Brunch at Outremont Park* et Bernardo Pisarzewski avec deux articles lui aussi *Week End at Sacacomie* et *Evening on Peel Street.* Et c'est lors de l'activité à Sacacomie qu'ils y verront une BMW Z1 et une BMW M1 !

Vol 23 No 1 (janvier 2000) : Un article fort intéressant «*Le clocher de Draguignan n'en revient toujours pas*…» sur la participation de Patrick Morin, membre

VEA avec sa TF à la course «Tourisme et Grand Sport» au sein d'un plateau exceptionnel de pilotes et véhicules. Alors qu'on peut y lire d'autres articles de Bob Forest ainsi que de Bernardo Pisarzewski, on redécouvre la plume de Pierre-André Oui-



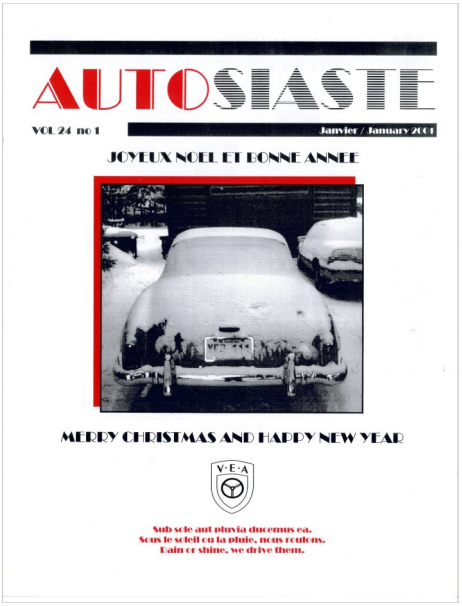
met racontant un voyage de 2 800 km en Rolls-Royce 20/25 HP 1936 accompagné de Paul Dorval dans la sienne de 1936 aussi.

Vol 23 No 2 (avril 2000) : Ça y est, l'Autosiaste fait peau neuve; graphiquement et en couleur (rouge seulement et sur les couvertures uniquement) et sur papier glacé, l'oeuvre de Roger Katch. La disposition graphique s'est aussi raffinée à l'intérieur.

Le président raconte le dîner annuel en présence de plus de 120 participants dont MM Jacques Duval et Luigi Chinetti, invités dont les conversations tournèrent autour des voitures vendues et qui valent tellement plus aujourd'hui! Le message «Ne vendez jamais rien».

Vol 23 No 3 : Fusion du club Citroën Québec au VEA. Bob Forest remet ça. Il écrit sur : *Wednesday Night at Cote-St-Luc BBQ & The Gala in the Montreal Old Port* ainsi que *The Milennium Gala Dinner at the Hotel Inter-Continental Montreal.* Cette soirée organisée par Daniel Noiseux et Carolle-Anne restera mémorable.

Vol 23 No 4: On y retrouve un article fort intéressant par Gilles Bachand sur le «Programme québécois d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles»



face aux voitures âgées de 25 ans et plus au nombre d'environ 25,000 à cette époque.

Vol 24 No 1 (janvier 2001): Intégration du Club de l'auto italienne au VEA ce qui devait apporter un article par parution sur les voitures italiennes. L'avenir nous dira ce qu'il en a été. Un superbe article par Amy Uitthe (l'un des nombreux pseudonymes du directeur des publications Gérard de Conty) décrit, en fait raconte, la collection de Citroën, passion de Louis Grenier. Et Bob Forest de nous décrire son «*Newfoundland Trip in a 1961 MGA 1600 – Viking Invasion 2000*»

Vol 24 No 2 : Le président sortant, après quatre années, Gaétan Ruel souligne que le nombre de membres est passé d'une centaine à plus de 225 ! Et c'est Gérard de Conty qui lui succède. Yves Boulanger raconte l'histoire du club de l'auto italienne du Québec. Suivi sur le dossier «*Environnement et voitures anciennes*» alors que le 13 octobre 2000 était déposé le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques qui sera implanté par phase. À suivre.

Vol 24 No 3 : «Spécial rallies» car trois articles y paraissent : *Le raid de l'Etna en Sicile* par Gilles Desroches, *Rallye Lessons at the BBQ* par Bob Forest et *le 8ème rallye du Maroc «Classic»* par Gérard de Conty. Première photo en couleur sur la page couverture et rien de moins qu'un Lamborghini Miura alors que le nouveau président et toujours directeur des publications annonce que l'Autosiaste dans son format actuel deviendra annuel faute de moyens financiers et qu'une version plus simple et trimestrielle paraîtra sur internet.

Vol 24 No 4 : Volte-face, l'Autosiaste demeure trimestriel et la couleur s'insère dans toutes ses pages grâce à Tom Merson notre imprimeur *[NDLR: jusqu'à tout récemment]* et membre VEA. La qualité d'impression des photos s'est améliorée. Et Bob Forest de signer trois articles alors que de nouveaux s'ajoutent : Dominic Fortier

(nommé directeur adjoint des publications), Françoise Baragiotta et David Baragiotta avec des articles bien illustrés.

Que seront les années suivantes ? C'est ce que nous verrons à la troisième et dernière partie de cette trilogie lors de la prochaine parution.

©VEA

LES ARBRES NE MONTENT PAS JUSQU'AU CIEL...

Texte original par Gatsby Automobile

Les actions et les automobiles de collection non plus... Paris aime les voitures, pas vraiment celles du quotidien, dont Anne Hidalgo tout comme Nathalie Kosciusko-Morizet se proposent de restreindre l'usage..., mais plutôt celles qui attirent l'élite mondiale des collectionneurs…

Du 5 au 8 février 2014, plus de 450 véhicules d'exception ont été proposés à la vente lors d'une série de ventes aux enchères comme Paris n'en avait jamais connu..., un événement qu'attendaient les esthètes mais aussi les investisseurs.

5 kilos de catalogues à trimbaler dans tout Rétromobile pour avoir l'autorisation d'entrer sur l'espace-vente Artcurial (coût 80 €)...

" Acheter des automobiles d'époque est devenu une façon de diversifier son portefeuille, comme l'or ou les tableaux de maître, car les cours flambent ...", m'a d'emblée assuré Philip Kantor, qui dirige le département automobile de la célèbre maison de ventes aux enchères britannique : Bonhams…

Selon l'indice HAGI, l'une des boussoles des collectionneurs, les Ferrari historiques ont vu leur valeur multipliée par 2,5 en cinq ans..., en 2013, la cote des Mercedes a grimpé de 15 %..., celle des Porsche de 19 %... et durant l'été 2013, la valeur moyenne des modèles vendus lors du concours d'élégance de Pebble Beach, en Californie, atteignait 965.000 dollars (700.000 euros)..., une Bugatti Atalante de 1937 s'y est négociée à 8,7 millions de dollars (6,3 millions d'euros)..., loin des 38,5 millions d'euros atteints il y a quelques mois pour une Ferrari GTO de 1963 (record mondial à battre).

Si vous mesurez plus d'1m50 et pesez plus de 50 kg habillé... et n'êtes pas contorsionniste, impossible de vous mettre au volant !

Je sais pas pour vous, mais en ce qui me concerne, même si les automobiles dites "de collection" qui sont passées dans mes mains n'étaient pas des stars de telles valeurs, quoique..., elles ne valaient des fortunes que lorsqu'elles appartenaient à d'autres…

Dans mes mains, même via des compagnies de ventes aux enchères, soudainement elles valaient beaucoup moins..., les acquéreurs ne m'en proposaient que la moitié et certains Commissaire-Priseurs en ont vendu en dessous du prix de réserve sans m'en payer la totalité…

Lisez l'article sur ce lien, vous serez édifiés:

http://www.gatsbyonline.com/main.aspx?page=text&id=1066&cat=auto

Pour 2 550 000 €uros, quel misérabilisme que ces double verrous chromés de capot à 6,50 €uros pièce chez Anglo-Parts !

- Le 5 février, RM Auctions, organisait *"sa"* première vente aux enchères parisiennes, proposant notamment une Jaguar Type D de 1955 estimée à 4,7 millions d'euros.

- Le 6 février, sous la verrière du Grand Palais (à deux pas du siège social d'Artcurial), Bonhams ouvrait des enchères qui visaient les 20 millions d'euros..., au programme de la maison britannique : quelques 150 modèles d'époque, dont une Delage de 1947 et une Mercedes 300SL.

- Les 7 et 8 février, la maison de ventes française Artcurial, dans le cadre du salon Rétromobile qui déroulait son faste du 5 au 9 février au Parc des expositions de la porte de Versailles, exposait au public éberlué, 177 véhicules estimés 30 millions d'euros..., parmi eux, dix étaient évalués au-dessus du million d'euros, dont une rarissime Ferrari 166MM de 1953 (estimée 3 millions d'euros) et une Bentley de 1931 (estimée 2,5 millions d'euros).

C'est bien "bourré" en automobiles, mais pas en public...

Finalement la guerre des maisons de ventes aux enchères aura été inégale, elles étaient trois à profiter du salon de la voiture ancienne Rétromobile, pour proposer leur propre rendez-vous, attirant les collectionneurs du monde entier.

Si l'Anglais Bonhams et l'Américain RM Auctions se sont talonné avec des ventes exceptionnelles tournant chacune autour des 17 millions d'euros, c'est la maison française Artcurial Motorcars qui est montée sur la plus haute marche du podium..., au terme de 11 heures de vente sur 2 jours, 87% des lots ont été vendus (objets Automobilia, voitures et motos confondues) pour quelques 25 millions d'euros..., une belle récompense pour maître Poulain qui fêtait ses 40 ans de marteau (n'y voyez aucun double sens) !

Comme attendue, la voiture *"star"* de la vente a été une Ferrari 166MM/53 de type barquette, carrossée par Oblin...,

Matthieu Lamoure, directeur d'Artcurial Motors à gauche et rocker à droite, m'explique que la grille sur le capot n'est pas celle du

bien qu'estimée entre 2,9 et 3,5M€, elle n'est finalement partie que pour 2 550 000€ (le plus beau résultat de la vente quand même)..., les autres automobiles dépassant le million d'euros, furent : une Bentley 8 Litre coupé Sportsman Gurney-Nutting de 1931 vendue 2 190 400€..., une Isotta-Fraschini Tip 8A cabriolet Ramseier de 1924 vendue 1 287 200€ et une Hispano Suiza J12 Type 68 by Vanvoeren de 1934 vendue 1 127 200€.

Les suivantes, ayant marqué cette vente de leur empreinte furent : une Mercedes 300SL Gullwing de 1956 (964 000€)..., une Alfa Romeo 6C 1750 SS de 1929 (941 200€)..., une Lamborghini Miura S de 1969 (806 700€)..., une Pegaso Z 102 Serie II de 1954 (748 200€)... et une Ferrari F40 de 1991 (674 900€)..., une Maserati Ghibli Spyder 4.9L de 1969 a quant à elle battu un nouveau record du monde à 749 500€.

Il y a quelques années quasi plus personne n'en voulait, même pour presque rien, maintenant quasi plus personne ne peut s'en payer une !

Au cours de la vente Solo Alfa du 8 février, deux autres records du monde ont été battus, l'un par une Giulia TZ Coupé de 1965 adjugée 955 400€, l'autre par une 1750 GTAm de 1970 vendue 329 000€.

Côté voitures de stars, c'est une Rolls-Royce Silver Cloud cabriolet Mulliner de 1962 qui a remporté les suffrages, (elle avait appartenu à Brigitte Bardot et Charles Aznavour), vendue pour 286 100€..., la Chevrolet Bel Air customisée de Ringo Starr a elle trouvé preneur pour 48 900€ et la Fiat Shellete de 1972 de Philippe Starck pour 41 700€.

Je cite (enfin) le beau résultat de la collection Albert Prost, vendue à 100%, notamment des Delage D8 S Cabriolet Pourtout (1933) et Delahaye 135 MS cabriolet par Saoutchik vendues pour un total de 1,4M€.

C'est abominablement laid, mais elle devient belle parce qu'elle est hors de prix (nouveau critère pour reconnaître une oeuvre d'art)...

Ce boom tient au fait qu'il y a de plus en plus de riches dans le monde, mais aussi au caractère plus prévisible du marché de la voiture ancienne comparé aux placements financiers ou au marché de l'art..., m'a dit, très fier, Matthieu Lamoure, directeur général d'Artcurial Motorcars.

- Il faut, en sus de ce cri de victoire, savoir que la fiscalité française est (encore) plutôt favorable à des plus-values réalisées sur un véhicule acheté depuis moins de douze ans, qui ne sont soumises qu'à un prélèvement de 5 %, unanimement considéré comme raisonnable. En outre, une voiture de collection n'est pas soumise à l'ISF..., m'a dit un industriel de 66 ans préférant rester anonyme et dont le parking privé compte une trentaine d'automobiles, dont une dizaine de Ferrari, des Corvette de 1957 à 1967 et une Jaguar Type E..., *Ce fut d'abord une passion ; c'est aussi devenu un placement. Mes voitures, ce n'est pas de l'argent gaspillé…*

Toutes les têtes de l'équipe d'Artcurial Motors sont soigneusement rangées sur les tables (il y a là, un coté "dernière cène")...

Confiantes, les maisons d'enchères écartent l'hypothèse d'un remake du scénario des années 1990 qui avait vu le marché flamber pendant plusieurs années avant de s'effondrer brutalement. Les principaux acheteurs sont européens ou américains ; les riches Chinois, par exemple, préfèrent encore acheter une Ferrari neuve mais bientôt ils s'intéresseront eux aussi aux modèles de collection et donneront une nouvelle impulsion au marché"..., a ajouté Matthieu Lamoure.

- On peut pourtant se demander combien de temps les enchères continueront sur une telle lancée..., ai-je rétorqué... **"Les arbres ne montent pas jusqu'au ciel ; les actions non plus"***..., ont coutume de dire les tradeurs, il n'y a pas de raison que les voitures anciennes y parviennent !...,* ai-je répondu.

Toutes les têtes sont tombées, y a plus personne et y a l'téléphon qui son'...

Bon, juste un commentaire plus personnel, "le fric, le fric", c'est bel et bien parce que les autos de collection montent à des prix élevés qu'elles sont enfin regardées et considérées comme des objets d'art majeurs. Si la couverture originale de Tintin en Amérique avait été vendue 50 000€, personne ne regarderait la BD en tant qu'œuvre d'art..., or, elle a fait 1 300 000€ !!! Et là, l'intelligencia artistique la regarde d un autre œil..., m'a rétorqué Matthieu Lamoure.

- Je ne sais vous suivre dans votre raisonnement ou vous inversez tout..., vous considérez qu'un objet est une oeuvre d'art parce qu'il atteint une valeur monétaire très importante. L'urinoir que Marcel Duchamp à présenté en 1917 est effectivement devenu une oeuvre d'art sous l'appellation "Fontaine", *mais c'était justement une caricature... destinée à prendre à leur propre piège des artistes qui se voulaient libéraux et tolérants. D'en avoir possédé plusieurs, quoiqu'en fait c'est elles qui me possédaient..., je considère d'expériences vécues que les Ferrari sont comme l'urinoir de Marcel Duchamp... et qu'il faut être masochiste pour en vouloir lorsqu'on sait ce qu'elles réservent et coûtent en frais et*

réparations de pannes... L'art n'a rien à y voir, sinon l'art d'enrouler les gnous... Les Ferrari sont des objets spéculatifs qui se meuvent dans l'irrationnel…

Deux Courtisanes de l'art...

- Précisez-moi…

En 1917, à New York, Duchamp est membre du comité de direction de l'exposition organisée par la Society of Independant Artists, dont les règles, en ce point distinctes de celles des Salons officiels, affirment qu'il est ouvert à tous, sans prix ni jury. C'est pour tester cette ouverture d'esprit autoproclamée que Duchamp, sous le pseudonyme de Richard Mutt, présente son urinoir au comité d'accrochage. L'objet, évidemment, suscite polémiques et controverses, puis finit par être relégué hors des espaces d'exposition du Salon. Alfred Stieglitz l'expose alors dans sa galerie 291 où il le photographie. L'épisode de l'urinoir se doit d'être rapproché d'un autre rejet dont fut victime Duchamp, lors du Salon des Indépendants de 1912, à Paris : à la demande de ses "amis" *cubistes, il avait dû lui-même décrocher son* Nu descendant un escalier numéro 2, *jugé hérétique par rapport à ce que ses pairs pensaient être la doxa cubiste. Qu'une censure puisse émaner d'artistes qui se disaient d'avant-garde avait ulcéré Duchamp. En 1917, il est maître du jeu. Il orchestre le scandale, assure la publicité à sa* Fontaine, *l'inscrit dans l'histoire de l'art, reproduit la photographie de Stieglitz dans le numéro 2 de sa revue* The Blind Man *(New York, mai 1917), y commente son aventure dans l'éditorial* "The Richard Mutt Case". *Piégée par l'ironie ducampienne, l'histoire fait de* Fontaine *l'étendard de l'iconoclasme moderne.*

- Oui, ah bon…

- Ahhh, Matthieu, Matthieu..., je suis votre frère tresamé (votre Carissime Frater)... Vous allez comprendre... Nous ne voyons pas "les choses" *d'un même œil... Déjà à St-Luc ou j'étudiais l'architecture, je bataillais avec mes professeurs en histoire de l'art (et dérivés), car je posais toujours la même question relative aux valeurs : Pourquoi Van Gogh meurt-il dans la misère alors que ses œuvres parfois échangées contre un pain ou un bout de bidoche du temps ou il vivait encore et avait besoin d'argent pour survivre plus que de* "reconnaissance"..., *se revendent maintenant des centaines de millions... Manifestement cela ne rapporte qu'aux spéculateurs, donc ce n'est pas la valeur intrinsèque de l'œuvre qui vaut cela, mais la valeur spéculative... Or, les vendeurs jouent sur la valeur de l'œuvre, ce qui est une tromperie.... En ce sens Artcurial porte bien son nom, mais cela échappe aux gnous fortunés qui se précipitent dans la fosse aux lions* : "Le Curial" (*c'est-à-dire* "le courtisan") *est un texte de la littérature française du XVe siècle, un traité moral en forme de lettre faisant la satire de la vie de cour, existant à la fois en latin (De vita curiali detestanda tamquam miseriis plena) et en moyen français... Le texte se présente comme une lettre à un destinataire désigné au début par l'apostrophe* "carissime frater" *(mon frère tresamé), que l'auteur s'efforce de dissuader de venir le rejoindre à la cour, où la vie est présentée comme un véritable esclavage, incompatible avec la pratique de la vertu, exposant aux compromissions et aux aléas de la fortune... et n'offrant que des satisfactions illusoires et mensongères. Le thème des misères de la vie de courtisan est un lieu commun de la littérature du XVe siècle, qu'on retrouve entre autres dans la De curialium miseriis epistola d'Æneas Sylvius Piccolomini (1444) et dans le roman en moyen français intitulé* "L'Abuzé en court" *(milieu du siècle, longtemps attribué à René d'Anjou)…*

Le célèbre urinoir de Marcel Duchamp, une œuvre d'art ?

Une Courtisane de l'art...

- Ou voulez-vous en venir ?

- Donc, mis à part que vous m'avez mis sur la touche en temps que votre "Carissime Frater"..., *il vous faut noter qu'Artcurial signifie* "le courtisan de l'art"... *qui se situe dans un monde (celui de vos clients fortunés)... Nous sommes donc les* "Carissimes Fraters" *d'autres qui le sont à leur tour... Le thème de la misère de la vie d'une courtisane de Cour... ou d'un courtisan de l'art tel que les éminents Commissaires-Priseurs d'Artcurial..., ne peut qu'être égratigné au second degré sous le principe dévoyé que toute misère mérite sa peine..., un double sens eut égard aux sommes récoltées (quoique tout le monde a ses petits frais)... Notre grand philosophe qu'est Eric Cantona a dit :* "Quand les mouettes suivent le chalutier, c'est qu'elles pensent qu'on va leur donner des sardines"...*je trouve cela en rapport avec les suiveurs qui s'extasient des résultats affichés et croient qu'il vont en bénéficier avec leurs voitures de loin moins prestigieuses…*

©VEA

MUSÉE DE L'AUTOMOBILE DE LYON

2ÈME PARTIE

Par Roger Quenneville, «photographe volant»

DE DION BOUTON—1900

CARROSSERIE CAB
ou
COUPÉ DOCTEUR 2 PLACES

Moteur 3 CV monocylindre à l'arrière à soupape automatique

2 vitesses avant par friction commandées par levier sous la direction appelée « manche à gigot »

Transmission par cardans transversaux. Allumage par rupteurs

Poids 500 kg.
Vitesse 28 km/h

MODÈLE UNIQUE AU MONDE

[1]

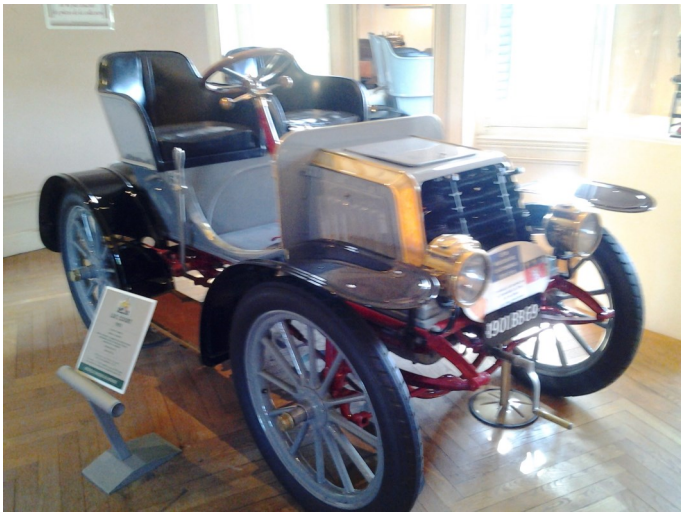
PEUGEOT 1903 - TONNEAU 4 PLACES **[1]**
Moteur 4 cylindres en 2 groupes, 18 CV. 4 vitesses, transmission par chaînes. Double allumage par magnéto rotative et étincelle de rupture et par bougie avec accumulateurs et bobine d'induction. Vitesse 72 km/h

CORRE 1904 - TONNEAU 4 PLACES **[2]**
Sièges cuir capitonnés. Moteur ASTER 4 cylindres en 2 groupes. Allumage par rupteur et pile. Boîte 3 vitesses et marche arrière. Refroidissement à eau par 2 radiateurs latéraux disposés de chaque côté du capot. Vitesse 65 km/h.
Marque créée à Levallois en 1901, devint CORRE-LA LICORNE en 1907 puis simplement LA LICORNE à partir de 1930. Fin de production en 1948-49.
Roues élastiques Beaujeu (Viscomtat P.D.D.). À l'époque de la construction de ces roues, la lutte était ardente entre les inventeurs des roues élastiques et les fabricants de pneus. Leur slogan était: La roue élastique c'est la vie … le pneu c'est la mort ! …
MODÈLE UNIQUE AU MONDE

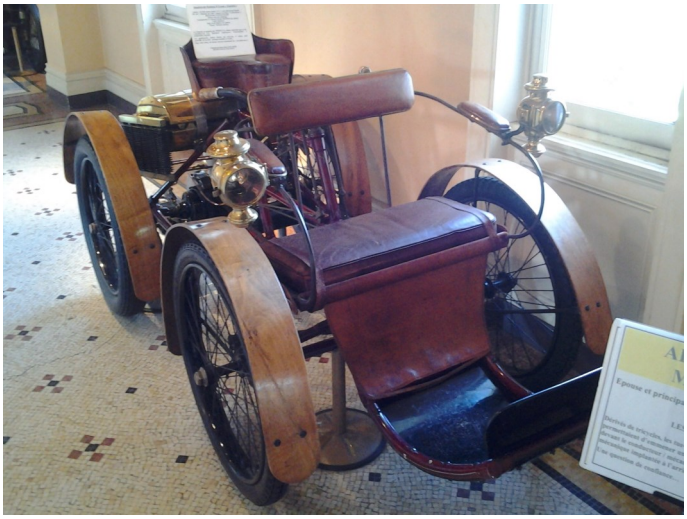
ROCHET FRÈRES 1898 - VOITURETTE **[3]**
Moteur DE DION BOUTON refroidi par air. 3 vitesses sous volant. Transmission par courroie. Mise en marche par manivelle passant au travers de la roue.
Vitesse 26 km/h. Fabrication lyonnaise.
MODÈLE UNIQUE AU MONDE (PAGE SUIVANTE)

[2]

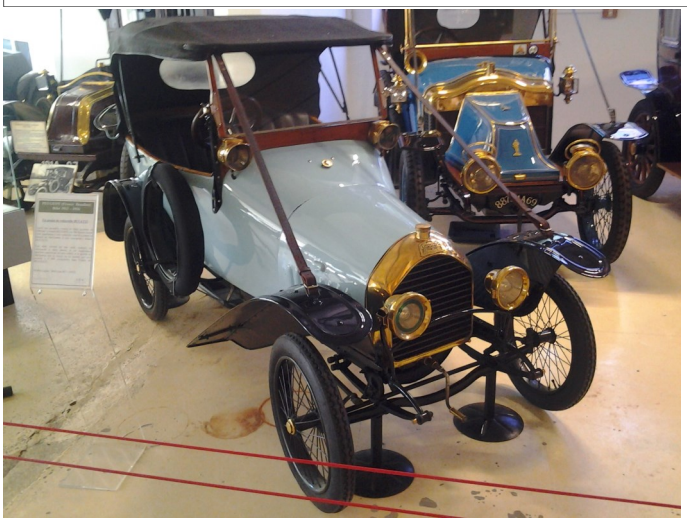
[3]



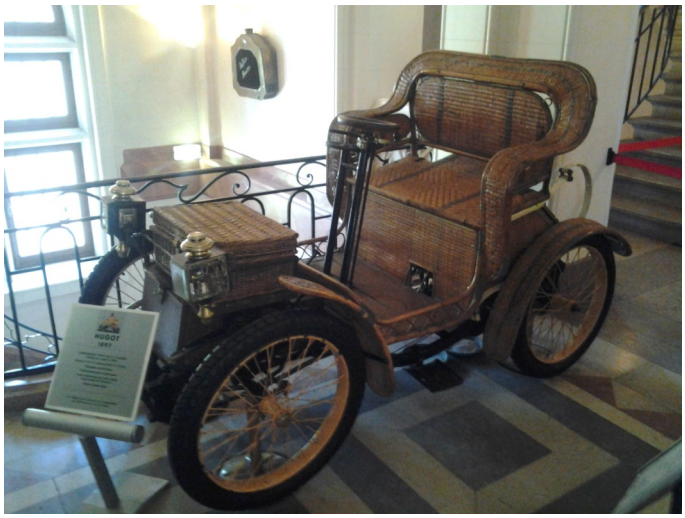
HUGOT 1897 - CAROSSERIE " PETIT DUC" 2 PLACES réalisée en osier en 1897.
Moteur 3 CV ½ monocylindre à l'arrière. Soupape automatique. Transmission par engrenages. Frein commandé par petit volant sous volant de direction. Panier pique-nique.
Les HUGOT furent vendues en Angleterre en 1899 sous le nom de PARIS.



DE DION BOUTON - 1902 - Populaire
Moteur monocylindrique vertical à l'avant. Puissance 6 CV, 2 vitesses. Allumage par rupteur. Poids 340 kg. Vitesse 45 km/h.
Produite jusqu'en 1907 avec un choix de trois moteurs: un, deux et quatre cylindres.



LOUIS COURT 1901 - Course deux baquets
Moteur 2 cylindres. Boîte à vitesses à 5 rapports plus marche arrière commandées sous le volant par 4 boules montées sur un croisillon. Vitesse 54 km/h. Poids 730 kg. Cette voiture a participé à la course de côte de Limonest en 1903.
La société Louis Court fondée à Lyon en 1899 cessa son activité de construction automobile après 1936.



DARRACQ FRANCE **1899** - QUADRICYLCLE PERFECTA N^{O} 2 TYPE «TOURISTE»
Moteur ASTER monocylindre 4 CV à refroidissement liquide 450 cm³. Allumage par piles, rupteur et bobine. Carburateur à pulvérisation LONGUEMARE. Démarrage par pédalage. Transmission à 2 vitesse système BOZIER (en option). Cadre tubulaire. Siège avant biplace (en option). Vitesse 50 km/h environ.
Les tricyles et les quadricyles PERFECTA étaient construits par la Sté A. DARRACQ Cie, également constructeurs automobiles à SURESNES (Seine).
Les quadricycles étaient dérivés des tricycles et conçus pour accueillir un ou deux passagers installés à l'avant.
Pour cette raison, ils étaient souvent surnommés les «tue belle-mère».

PEUGEOT (FRANCE BEAULIEU) **Bébé 1913-1916**
Un projet de voiturette BUGATTI
Après une première version de Bébé produite en 1904 par Armand PEUGEOT, son fils Robert donne cette appellation à une voiturette dont il a acheté la licence de fabrication à son concepteur: Ettore BUGATTI.
Une seule version (et une seule couleur) de carrosserie à deux places et un équipement spartiate, autorisant un prix réduit, et la qualité de fabrication fait le succès de ce modèle qui sera produit à 3 095 exemplaires dans l'usine de Beaulieu.
Modèle exposé: Bébé Type BP 1 (1913)

(À SUIVRE) ©VEA

LA BOÎTE À GANTS DU VEA

VEA GLOVEBOX

Quelques conseils de remisage pour les voitures de collection

Avec l'automne qui se pointera sous peu, c'est le temps de préparer les classiques, muscle cars et voitures d'été pour leurs mois d'hibernation. Voici une série de recommandations et de conseils glanée auprès d'experts automobiles, de mécaniciens et assortie de mon expérience personnelle.

1- Essence

Première étape, faire le dernier plein de la saison avec de **l'essence sans éthanol**.

L'éthanol absorbe et retient l'humidité plus facilement que l'essence pure et après un certain temps l'éthanol se sépare de l'essence et s'accumule avec l'eau en un liquide corrosif dans le fond du réservoir.

Réservoir plein …. réservoir vide ?

Deux écoles s'affrontent, ma recommandation: garder le réservoir pratiquement vide et refaire le plein au printemps avec de l'essence neuve. La raison; les essences modernes se décomposent rapidement (avec l'éthanol cette décomposition commence seulement après un ou deux mois!).

A ce jour, il semble que les «super» de Shell (SUPER Shell V-Power), Petro-Canada (94) et parfois Esso ont de l'essence sans éthanol, les autres essences peuvent contenir entre 5 et 10% d'éthanol. Légalement, une étiquette sur la pompe doit indiquer si de l'éthanol est ajouté à l'essence, ce qui ne semble pas être toujours respecté.

Si vous optez pour garder votre réservoir plein, il est fortement recommandé **d'ajouter un stabilisateur,** de préférence la version marine (liquide bleu).

2- Pneus

Au passage à la station-service, profitez-en pour **sur gonfler vos pneus** et ajouter 10 à 20% de pression pour éviter les «plats» à moins que votre voiture ne repose sur des chandelles tout l'hiver, ce qui n'est pas une bonne idée si la suspension reste étirée pendant des mois!

3- Huile et liquide de refroidissement

Contrairement à ce que certains «experts» prétendent, **la vidange d'huile doit être faite** avec changement de filtre avant remisage. Ne mettez pas votre véhicule en remisage avec de l'huile contaminée, surtout si votre moteur est gavé par de gros carburateurs Aussi, avec le coût actuel de la réfection des moteurs, ne lésinez pas sur la qualité de l'huile. Une huile avec zinc (DPPZ Dithio-phosphate de Zinc) est fortement recommandée pour les voitures de plus de 25 ans, les huiles minérales du commerce ne contiennent pratiquement plus de cet additif (Quaker State, Castrol GTX etc…), Yacco, Pennzoil Racing, Hemmings oil peuvent être recommandées.

Une bonne idée, quand le moteur est froid, est de faire tourner le moteur quelques secondes pour lubrifier les parties internes du moteur avec de l'huile froide.

Vérifier la **densité de l'antigel ainsi que celle du lave-glace** une température très basse pourrait amener de mauvaises surprises au printemps….. Comme un bloc moteur ou un réservoir de lave-glace fendu !

4- Nettoyage et lubrication

Un **bon nettoyage intérieur et extérieur** est bien sûr un must, protection des cuirs, silicone sur les joints de caoutchouc, lubrification des charnières etc… Et, la cerise sur le sunday, vaporiser le moteur avec une huile de protection pour éviter la corrosion ou le piquage des pièces d'aluminium.

5- Dernière étape

Une feuille de plastique de protection sur le sol de l'entrepôt évite la montée de l'humidité du sol et si vous craignez la visite de rongeurs, des boules de naphtalines constituent une bonne arme de dissuasion.

Enfin, **retirez la batterie** pour maintenir sa charge durant l'hiver ou **au moins la déconnecter**.

Recouvrir la voiture d'une housse protectrice.

Bon entreposage !

The Yaccoman

www.yaccocanada.com

YACCO

L'huile des records du monde

[NDLR] Personnellement, je suis de l'autre école. J'ai toujours rempli le réservoir d'essence au bouchon, que ce soit celui de mes autos ou de mes motos, pour éviter que l'humidité de l'air se dépose sur les parois internes du réservoir et génère une rouille de surface.

©VEA

Garage Salvatore
Depuis 1971
SPÉCIALITÉS: Alfa Romeo, Audi, BMW, Ferrari, Jaguar, Mercedes, Volvo
Beaucoup de pièces Alfa Romeo en stock à bon prix!
196, Jacques-Cartier Sud
Service: 450-347-3656 St-Jean-sur-Richelieu Vente: 450-347-4076

LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA

VEA PORTRAITS GALLERY

L'avenir du hobby de la voiture ancienne est entre les mains de la jeune génération

Originally a Quebec car, sold new by Coiteux Auto in Montreal on August 28, 1974 for $11,260 plus 8% PST.

Now, 40 years later, I spent more than that on the paint job!

The invoice covered a 1974 Series 3 E-type OTS sporting an auto-matic transmission which I replaced with a 5 speed manual box.

I can now leave rubber on the street, whoopee!

Jack Keery

LE VIDEO-CLUB DU VEA

VEA VIDEOCLUB

Vous pouvez louer ces films pour 3,00$ par cassette ou DVD lors du souper du premier mercredi du mois. Ces films sont la propriété du VEA.

You may rent these movies for $3.00 per cassette or DVD at the monthly dinner every first Wednesday. These films are the property of the VEA.

NOUVEAU! Les titres suivants sont disponibles en DVD:

- 50 Years of Ferrari
- Best of British: LOTUS
- Classic Le Mans 2002
- La voiture de leur vie: la 2 CV
- La voiture de leur vie: la DS, reine de la route
- La voiture de leur vie: la Jaguar Mark II 3,8L
- La voiture de leur vie: la Lancia Stratos
- La voiture de leur vie: la Peugeot 205 T 16
- La voiture de leur vie: La Renault R8 Gordini
- Le Mans (Steve McQueen)
- Porsche Legendary Cars
- Rendez-Vous
- The Cobra-Ferrari War
- The Italian Job
- The MGB Experience
- Victory by Design: Alfa-Romeo
- Victory by Design: Aston-Martin
- Victory by Design: Ferrari
- Victory by Design: Jaguar
- Victory by Design: Maserati
- Victory by Design: Porsche
- World's Greatest F-1 Cars
- World's Greatest Rally Cars

♦ Rallye des Pyrénées 1997	30 mn
♦ Rallye Coupe des Alpes (même cassette)	50 mn
♦ Mille Miglia 1989	100 mn
♦ The National Motor Museum (Beaulieu)	30 mn
♦ Mille Miglia 1990	l00 mn
♦ Rallye des routes du Nord 1997	
♦ Liège-Sofia-Liège (même cassette)	
♦ Rendez-vous (Claude Lelouch)	9 mn
♦ La Traction Avant Citroën	63 mn
♦ Meadowbrooke 1997	30 mn
♦ Concours d'élégance Louis Vuitton	30 mn
♦ La merveilleuse aventure de l'automobile (1930 à 1960)	113 mn
♦ Monaco pour voitures anciennes 1997	
♦ Rallye Amilcar 1993	
♦ The Bentley Boys	
♦ Grand Prix Nuvolari (en Allemand)	50 mn
♦ Pékin à Paris 1997	56 mn
♦ Neige et Glace 1995 - 1999 (Allemand) - 2000 (français)	
♦ Alpes Rétro 2000 (60mn). Tour de France 95 (48mn) Euro Citro 2000 (Citroën) (29 mn)	
♦ Tour de France 96	
♦ Rétromobile 99	
♦ Victory by Design: Porsche story	70 mn
♦ Mercedes-Benz 110 years of excellence	50 mn
♦ Project Austin-Healey 3000	80 mn

RESPONSABLE de la location / *RESPONSIBLE for the rental*
Jean-Baptiste Rosay

LA BOUTIQUE DU VEA

VEA REGALIA

♦ Coupe-vent North End, manches amovibles, col V, imperméable, doublé ottoman, logo VEA, 100% polyester, beige, M-G-TG	70,00
♦ Polo estival, 100% polyester (frais et sec), manches courtes, tissage mode, bleu monarque, logo & site web brodés, P-M-G-TG	45.00
♦ Manteau homme ou femme North End en molleton vert forêt, broderie VEA **NOUVEAU**	45.00
♦ Manteau homme North End isolé Polar, mi-long vert forêt, broderie VEA **NOUVEAU** (avec broderie personnalisée sur commande et extra)	70.00
♦ Écusson en métal / *Metal Club badge*	35.00
♦ Auto-collant électrostatique avec nouveau logo par Roger Katch / *Electrostatic sticker with Roger Katch's new logo*	5.00
♦ Épinglette argentée (nouveau logo) / *Pins* (new logo) **NOUVEAU**	5.00
♦ Affiche du club avec logos des marques par Roger Katch / *Club's poster with logos by Roger Katch*	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*

Pour commander / *To order:*
Jean-Baptiste Rosay

LES PETITES ANNONCES

CLASSIFIED

Pièces à vendre

- Jaguar E Type: 4 jantes à rayons
- Porsche 911 de 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

Autos et avions Dinky, Corgi, Solido, CIJ, etc.

Pourquoi laisser dormir dans vos placards des miniatures DINKY qui feront le plaisir de deux membres du VEA, collectionneurs passionnés et toujours «ados» dans l'âme? Pour enrichir nos deux collections, nous sommes toujours à la recherche de DINKY, CORGI, SOLIDO, CIJ, TEKNO, TOOTSIETOY et autres marques au 1/43 des années 1930 à 1975. Achat à l'unité ou de collection grande ou petite. Payons bon prix pour tout modèle parfait ou en très bon état et de préférence en boîte.

Yves Couchoud 514-765-0891 yves.couchoud@vdn.ca

Max-Henri Deschamps 450-671-5456
maxdeschamps@videotron.ca

Peugeot 306 Rolland Garros 1996

Importée d'Allemagne en 2011. 180 000 km. Toute équipée, inspectée et plaquée au Québec. N'a jamais vu l'hiver. Elle est en très bonne condition et n'a aucune rouille. N'hésitez pas à me contacter pour plus de détails.

paesano25@hotmail.fr

Triumph TR6 1974

Rouge, intérieur Tan, transmission manuelle 4 vitesses, condition " Showroom ". Investissement de plus de 40 000$. **Acheteur sérieux seulement**.

Prix : 24 000$ négociable

Jonatan 819-681-1899 pa-

Pièces Peugeot

Neuves et usagées.
Achetons aussi Peugeot tous modèles pour pièces.

Michel Aubé 1-613-535-2048 ou 1-888-535-2048
maube@idirect.com , www.gaauto.ca

Austin Healey 3000 MK III 1964

Exposée au Salon de l'auto de Montréal en 2012 pour l'émission du Canal Historia, cette belle voiture en excellente condition et bien entretenue a été complètement restaurée en 1987. L'extérieur est très propre (deux tons) et l'intérieur en cuir noir est en bonne condition.

Me contacter si vous êtes vraiment intéressé.

Prix 47 000$

Gino 514-926-5529 ou **mvconcerts@gmail.com**

Citroën traction 11 D 1955

Excellente condition, très propre. Peinture par professionnel et chrome refait.
Prix 24 000$

Jean-Guy Boucher
418-867-6476
michelineportage@yahoo.fr

Documentation à vendre

Catalogues et dépliants pour Jaguar, Mercedes, Volkswagen, Alfa Roméo, Citroën, Fiat, NSU, MG, Saab et plusieurs autres marques.

gbureau@videotron.ca

Kane Fetterly
salon funéraire funeral home

Paul Delaney

5301, boul. Décarie
Montréal, QC H3W 3C4
paul@kanefetterly.qc.ca
www.kanefetterly.qc.ca

T 514 481 5301
Cell. 514 926 2209

LES ACTIVITÉS 2014 DU VEA

VEA 2014 ACTIVITIES

Vérifiez avec nous pour confirmer, ou visitez le site du club: www.vea.qc.ca
Comme d'habitude, vous recevrez une invitation personnelle avant chaque activité. Une exclusivité VEA !

FÉVRIER, 22	SOIRÉE DES DAMES	Bernard Bellavance
AVRIL, 2	ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (JUMELÉE AU SOUPER DU 1ER MERCREDI)	Michel Gou
AVRIL, 26	CABANE À SUCRE ET VISITE SURPRISE	Richard Boudrias
MAI, 10	LA TRAVERSÉE DE MONTRÉAL	Daniel Fines Jean Marie Mercier
JUIN, 7	GRAND PRIX F1 - PETITE ITALIE	Germain Cornet
JUIN 21	EXPOSITION GERALD BULL À SUTTON	Dominic Fortier
JUILLET, 6	FIAT BREAKOUT- PETITE ITALIE	Club Fiat
JUILLET, 12	POINTE-DU-MOULIN DE NOTRE-DAME-DE-L'ÎLE-PERROT	Alois Fürer
JUILLET, 19	LAC DES 16 ÎLES À MORIN HEIGHTS, CENTENAIRE DE LA VILLE	Bernard Bellavance Alain Fabry
AOÛT, 23	BLEU LAVANDE	Dominic Fortier
SEPTEMBRE, 14	BRUNCH DU 40ÈME ANNIVERSAIRE	Richard Boudrias
SEPTEMBRE, 28	RADUNO MONTEBELLO	Fabrizio Sciola
OCTOBRE	ON SUIT BERNARD (on perd Bernard !)	Bernard Bellavance

TOUTES LES PHOTOS DES ACTIVITÉS DU CLUB SONT VISIBLES AU :
www.vea.qc.ca/vea/club/phototheque.htm

LES AUTRES ACTIVITÉS

AOÛT 9 - 10	CONCOURS D'ÉLÉGANCE DE CHAMBLY	VAQ.QC.CA 514 990-9111
SEPTEMBRE, 19-21	BRITISH INVASION, STOWE, VERMONT	
OCTOBRE, 8 - 11	HERSHEY, PENNSYLVANIA	

Tarifs annonces: 1 an
Carte d'affaires: 125 $ - ¼ page: 250 $ - ½ page: 500 $ - 1 page: 1 000 $ - Publicité jointe pour une parution: 250 $

N'OUBLIEZ-PAS !

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

DON'T FORGET !

Our monthly rendez-vous every first Wednesday from 6:30 P.M.:

Ambroisie
4020 St Ambroise, Montréal
(514) 932-0641

BRUNCH DU 40ÈME ANNIVERSAIRE DU VEA AU MANOIR ROUVILLE-CAMPBELL

14 SEPTEMBRE 2014

UN VIN D'HONNEUR VOUS ACCUEILLERA À 11H30 À LA SALLE L'ORANGERIE

UN CHOIX DE REPAS PROPOSÉS À 72$ VOUS SERA OFFERT À 50$ (TAXES ET SERVICE COMPRIS) GRÂCE À UNE SAINE GESTION DE QUARANTE ANS DE VOTRE CLUB VEA.

PRIX DE PRÉSENCE ET CONVIVIALITÉ ASSURÉE.

AU GRAND PLAISIR DE VOUS Y VOIR !

VOTRE CHÈQUE DE 50$ ET VOTRE CHOIX DE MENU SONT LES SEULES RÉSERVATIONS RETENUES.

(VOIR LE SITE WEB DU VEA POUR PLUS DE DÉTAILS)