AUTOSIASTE

VOL 38 no 2 | Depuis / Since 1974 | ÉTÉ / SUMMER 2015

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

vea.qc.ca

Membre
FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES VÉHICULES ANCIENS
FQVA
Member

CONSEIL
BOARD

Michel Gou
Président

Alain Fabry
Vice-président et secrétaire

Bernardo Pisarzewski
Trésorier

Richard Boudrias
Directeur des relations extérieures

Paul Delaney
Directeur des activités
rés./home: 514-693-5006

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: 175 exemplaires

SOMMAIRE
CONTENTS

VOL 38 no 2 **ÉTÉ / SUMMER 2015**

ARTICLES

3 LE MOT DU PRÉSIDENT / PRESIDENT'S WORD

4 RAPPORT FINANCIER AU 31 DÉCEMBRE 2014 / FINANCIAL REPORT AS OF DECEMBER 31ST, 2014

5 CARLISLE IMPORT SHOW - MAY 17, 2014

6 - 7 LA PASSION ALPINE AU QUEBEC

8 HOMMAGE À DEUX GÉNÉREUX / HOMAGE TO TWO GENEROUS FRIENDS

9 SOIRÉE DES DAMES 2015

10 - 11 THE LOST BUGATTI

12 - 13 RÉTROMOBILE 2015 - LES VENDEURS DU TEMPLE

14 - 15 JEAN BÉLIVEAU, GEORGE ET LA CITROËN BLEU-BLANC-ROUGE

16 UNE IRRÉSISTIBLE FRANCAISE

17 15ème TRAVERSÉE DE PARIS - 2015

18 - 19 AMELIA ISLAND, ÉTAPE INCONTOURNABLE DANS LA QUÊTE DU MODÈLE RARE

20 - 21 AMELIA ISLAND, LE CONCOURS D'ÉLÉGANCE

22 THE SUGAR SHACK / LA CABANE À SUCRE

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

AMELIA ISLAND CONCOURS D'ÉLÉGANCE 2015

Alfa Romeo 8C 2300 Zagato de 1932, lauréate du « Best of Show» concours de Sport, Cord L29 Speedster de 1930 « Best of Show» concours d'Élégance.

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

Bonne promenade

Il y a quelques années mes deux beaux-frères, propriétaires d'une superbe traction, m'ont proposé une ballade sur les routes de France. Je me suis donc assis à la place du passager avant et j'ai réalisé qu'il n'y avait pas de ceinture de sécurité mais au moins, une statuette de St-Christophe, le patron des voyageurs, trônait sur le tableau de bord.

Je dois dire que j'ai hésité à poursuivre le trajet, moi qui porte une ceinture de sécurité depuis 1967 date à laquelle j'ai commencé la course en circuit. Finalement nous sommes quand même partis, St-Christophe nous protégeant, et tout s'est bien passé. Mais ce souvenir qui m'est revenu récemment en mémoire, m'a permis de réfléchir sur les dangers que présentent nos anciennes.

Comme j'ai passé ma carrière à faire des travaux de recherche en sécurité automobile, j'ai retrouvé de vieux chiffres et, je peux vous dire qu'en 1973, il y a eu, au Québec, 2 209 décès causés par l'automobile. En 2014, il n'y en a eu que 336 et l'on espère tous que cette tendance à la baisse va se poursuivre encore longtemps. Même s'il est vrai qu'en 1973 la moitié environ des décès était reliée à la consommation d'alcool, contre moins de 37% aujourd'hui, il n'en demeure pas moins que les automobiles ont subi durant cette période des changements majeurs dans tous les domaines mais, en particulier, vis-à-vis la sécurité qu'elles offrent et que ces changements ont largement contribués à la diminution de la mortalité et de la morbidité. Je me souviens, entre autres, des colonnes de direction sur lesquelles s'empalaient les malheureux conducteurs, des parebrises qui lacéraient affreusement les visages, des portières qui s'ouvraient et éjectaient les passagers et des incendies causés par les collisions. C'est maintenant chose du passé et c'est tant mieux.

Il est clair que nos anciennes ne peuvent suivre ces changements, mis à part l'installation de ceintures de sécurité et encore faut-il que cette installation soit faite suivant les règles de l'art, et cela veut dire qu'il nous faut faire particulièrement attention quand nous les sortons. Une autre innovation que nous pouvons utiliser sur nos anciennes ce sont les feux de jour. Ouvrons l'œil, soyons vigilants et pensons pour tous ceux qui ne nous voient pas, ne nous entendent pas et viennent nous couper la route. Prudence, prudence et n'oubliez pas votre St-Christophe.

La saison est commencée et votre nouveau Conseil se joint à moi pour vous souhaiter bonne route et au plaisir de vous rencontrer aux cours de nos activités.

Have a pleasant ride

Some years ago, two of my brothers in law, proud owners of a nice Traction offered me a ride on the French roads. Thus I opened the door, sat in the front passenger seat and looked for a seat belt. Alas, the only protection I saw was a small St-Christophe statuette on the dashboard.

I have been wearing a seat belt since 1967 when I started racing cars and I must say I hesitated to go along. Finally we did go on the ride and with the help of St-Christophe, patron of travellers, looking over us we returned safe and sound. However this episode allowed me to look back on the dangers of driving our oldies.

Since I spent most of my professional life doing research in vehicle safety I looked up old numbers and I can tell you that in 1973 there were 2 209 deaths in automobiles in the Quebec province. In 2014 there were only 336, obviously 336 too many but we can only work and hope that this decreasing trend will go on for much longer. Even though, in 1973, almost half of these fatalities were alcohol related against only about 37% today, it must be realized that during the period, cars have improved tremendously in all aspects and most dramatically regarding safety. These improvements have contributed greatly to the decrease in mortality and morbidity in automobiles. I remember when the steering column would impale the drivers, when windshields were frightfully lacerating the face of passengers, when the doors would open and allow passengers ejection and when the cars would burst into flames following a rear impact.

Apart from fitting properly installed seat belts and lighting our headlights in day time, there is not much one can do and there is no way our oldies will ever offer their passengers the level of safety a modern car does. Thus we have to be careful when we use them. Open your eyes, be watchful and think for all other drivers that do not see us, do not hear us and all those that are trying to cut us off. Be prudent and do not forget to bring your St-Christopher.

The nice season has begun and our Board is joining with me to wish you safe travel and hopefully see you in our many coming activities.

RAPPORT FINANCIER AU 31 DÉCEMBRE 2014

FINANCIAL REPORT AS OF DECEMBER 31ST 2014

Par Bernardo Pisarzewski

Voitures Européennes d'Autrefois inc.
États des résultats
Du 2014/01/01 au 2014/12/31

Vintage European Automobile inc.
Statement of Earnings
From 2014/01/01 to 2014/12/31

Revenus/ Revenues

	2013	2014
Cotisations / dues	8401.08	8532.62
Publicité/ advertising	850.00	50.00
Régalia	505.00	1810.00
Activités/activites	879.50	7998.00
Intérêts/interest	85.25	43.40
Total	**$10720.83**	**$18434.02**

Dépenses/ Expenses

Activités/ events	2831.75	12087.99
Administration	624.73	911.29
Autosiaste	3799.92	2609.93
Frais poste-papeterie / postal-stationary	2719.44	2358.97
Régalia	1724.63	1226.24
Total	**$11700.47**	**$19194.42**
Excédant/ Surplus	**($979.64)**	**($760.40)**

Voitures Européennes d'Autrefois
Bilan au 31 décembre 2014

Vintage European Automobile inc.
Balance sheet as of the 31st of December 2014

Actif/ Assets

	2013	2014
Compte courrant/chequing	8880.55	13705.40
Compte épargne/savings	5585.25	0.00
Inventaire/ inventory	3695.00	3111.00
Total	**$18160.80**	**$16816.40**

Passif / Liability

Total	**0.00**	**0.00**

Avoir / Property

Bénéfices non répartis/ Retained earnings	19140.44	17576.80
Surplus net/ Net surplus	(979.64)	(760.40)
Total	**$18160.80**	**$16816.40**
Total du passif et de l'avoir	**$18160.80**	**$16816.40**

AVIS AU LECTEUR

Nous avons compilé le bilan de Voitures Européennes d'Autrefois au 31 décembre 2014, ainsi que les États des Résultats et de l'excédant 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.

Bernardo Pisarzewski
Trésorier

Montréal (Québec)
Le 6 février 2015

NOTICE TO READER

We have compiled the balance sheet of Vintage European Automobile as at the 31st of December 2014, 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.

Bernardo Pisarzewski
Treasurer

Montreal (Quebec)
The 6th of February 2015

Carlisle Import Show - 17 May 2014

By Bradford A. Stevens - mille Miles N° 106 ALPINE MAGAZINE

As always, the Carlisle Import Show, was a treat to all who attend. Over 1200+ cars were basking in the mid May spring day. Though the weather had been terrible on Thursday, Friday's weather improved, and Saturday, was just plain nice. The 3 day event located in Pennsylvania, is an opportunity to see a collection of rare sports cars in the northeast. Among the 1200 plus, beautiful cars were Opel GT's, TVR's, Lotus and even more rare cars, such as a 1972 OTAS, and the most fantastic Marcos I have ever seen.

The largest contingent of cars was represented by Saab, with over 200 cars. Surprisingly, the French car groups seem to be gaining strength in numbers. Citroën always seems to have the most French cars at this event however, through the work of Marvin McFalls, the Renault group is now following up with the second most, leaving Peugeot, for third. In the Renault group, the collection contained mostly Alliances, but there were some rare ones, like a late production R-4. I was told it was the 3rd longest running production car, behind the Model T, and the Beetle.

American Alpine Club members, Brent Bartley, Dan Barton, Walt Koopman, and Lloyd Mathis all made a showing. Lloyd drove his immaculate Black GTA Alliance. Walt Koopman transported in his Rene Bonnet D-Jet. New to us this year was Michel Gou and his A-110 Race car.

In Building R, the theme this year was Renault powered race cars, and we were not disappointed. As you can see in the pictures, Marvin McFalls gathered the French race cars, with prominent displays by Walt, Marvin, Michel and famed American Renault racing legend Bobby Archer.

The Renault Alpine of racing fame, was a 1974 Alpine A-110 transported all the way from Montreal, Canada. Owners Michel and Dominique Gou purchased the Group 4, Alpine A-110 Technical (Factory Car) in 1978

The car has 1860 c.c. Mignotet engine. The 5 speed, Monte Carlo close ratio transmission, with a Hewland Locking differential. The car has quite the history about it. The Racing History includes:

1974 Morocco Rallye (Darniche)
1975 East African Safari
1976 1000 Pistes Rally - France
1976 Loheac Rally Cross - France
1978 -
1984 Various Local Races - Canada

Michel took the car to the small course at Carlisle for some demonstration laps, where he was able to impress his young passenger and the crowd. The A-110 looks fantastic in it's Renault Alpine livery, which seems so appropriate. It is really great to see an Alpine at an event like this. What makes this so special, that Michel and Dominique had trailer this rare car for over 8 hours (500 miles) one way. This dedication, and passion gives the American spectators an opportunity to see this rare find. Thank you, Michel and Dominique Gou.

Where have you been?

In your little Alpine !

LA PASSION ALPINE AU QUEBEC

Texte et par Kévin VALDELIEVRE

Travailler sur ces chefs d'œuvres, il faut une sacrée connaissance du domaine et de l'histoire des Renault sportives. Ancien pilote de rallye et mécanicien, Michel Guégan a décidé en 1976 de quitter la France pour commencer une nouvelle vie au Canada, plus précisément au Québec. Arrivé avec deux valises et quelques Francs en poche, il trouva vite du travail chez Renault, qui connaissait une nouvelle vie en Amérique du Nord avec la Renault 5 (ou LeCar plus précisément) la même année, et continua ensuite sa carrière chez Subaru. Parallèlement il assouvit sa passion pour le rallye en préparant ses propres voitures de compétition et deviendra entre autres champion du Québec en 1986 sur R5 Turbo. En 2000, il décide d'arrêter de travailler sur les voitures modernes, pour se concentrer sur sa vraie passion : Les Renault sportives et leurs dérivés. Ainsi est né Alpine-America...

J'entre dans la « clinique ». À gauche, une A310 V6 rouge en train de recevoir une amélioration dans sa carburation. À côté, une autre A310 V6, cachée sous un drap. A l'entrée de la clinique, une Renault 5 GTL. Ensuite, on va dans le garage. Je compte: deux R8 Gordini, deux R17 dont une rare version Gordini, deux R5 dont une en conversion Alpine, une A110 et une A310 en cours de remise en forme, une très rare barquette Renault-Gordini de 1966, et enfin, une superbe A310 pack GT de seulement 12 000 kilomètres. Inutile de le dire, c'est une collection spectaculaire, et en France, on en serait déjà assez surpris. Mais nous ne sommes pas en France... Une Manic GT est là pour nous le rappeler, bienvenue au Québec !

LE RÊVE AMÉRICAIN

A l'heure où nos constructeurs nationaux font tout leur possible pour développer leurs ventes hors de l'hexagone, on serait pardonné de penser que travailler sur des Renault classiques en Amérique du Nord est un travail très ennuyeux. Mais cela est bien loin de la réalité. Historiquement, Renault a connu un succès relatif en Amérique du Nord, commençant dans les années 1950 avec la Dauphine. Rappelons qu'Alpine aussi devait faire ses débuts aux USA avec la The Marquis, dérivée du projet "Renault Spéciale Rédélé", lui-même dérivé de la 4CV. Un préambule avorté de la future Alpine A106. Un plan prévoya plus tard d'exporter officiellement l'Alpine A110 en Amérique du Nord mais sans véritable suite et, à la place, les canadiens donnèrent naissance à la Manic GT. Mais ça, c'est une autre histoire que nous vous conterons plus tard... En 1976 (4 ans après sa sortie française), Renault a lancé la "LeCar", une Renault 5 adaptée aux contraintes locales et qui a beaucoup marqué l'esprit des américains. Cependant, malgré un contexte favorable aux petites voitures (deux crises pétrolières), les américains préféraient toujours les autos plus grandes et généreusement motorisées. Ainsi, sont nées les Renault 9 et 11 (appelée Alliance localement), pensées entre autre pour le marché américain. Contrairement à l'image qu'on en garde, la R9/Alliance a été un succès en Amérique, atteignant jusqu'à 2700 ventes par jour et se payant par la même occasion le luxe d'être nommée voiture américaine de l'année de 1983 ! La raison de sa disparition du marché américain tient plus d'un problème de politique interne chez Renault qu'à un manque de ventes, mais cela pourrait faire l'objet d'un autre dossier à part entière. La suite, nous la connaissons tous. Avec son départ du continent américain, Renault a de la même manière délaissé tout un groupe de conducteurs passionnés, ayant pour seul recours un entretien réalisable chez Chrysler. Ce qui est bien dommage, car les américains ont manifesté un intérêt certain pour les Alpine, notamment avec la présentation d'une Alpine A310 V6 grise qui a fait le tour des revues et salons américains en 1977. La demande était donc là, à l'image de l'Alpine A310 V6 pack GT de Michel, qui a été trouvée près de Chicago.

MA PETITE ENTREPRISE...

A en croire le nombre de voitures en cours de restauration, Michel Guégan a du travail pour encore longtemps. Mais il ne fait pas que ça. Outre sa participation dans le club Voitures Européennes d'Autrefois du Québec, il est notamment

l'intermédiaire pour la plupart des clubs Renault ou Matra Jet des Etats-Unis, qui ont un mal fou à trouver des pièces de rechange en France. Un problème culturel on va dire. Ainsi, chaque année, et grâce à de bons amis, Michel fait le tour de France pour trouver des pièces de rechange, des épaves à restaurer, voir des modèles complets à importer, pour

pouvoir entretenir une passion pour nos belles autos françaises sur le nouveau continent. Une passion qu'elles vivent de moins en moins dans leur pays natal. Prenons en exemple l'A310. En France, elle reste, dans les yeux des collectionneurs, comme la « mauvaise » Alpine. L'A110 ayant gagné tous les rallyes, elle restera toujours la chouchoute, y compris des spéculateurs désormais, alors que sa remplaçante souffrira toujours de son manque de palmarès sportif. De plus, les problèmes d'agréments du V6 PRV, avec les doubles carburateurs, le sérieux manque d'évolution de l'A310 en général et les crises pétrolières, n'ont en rien aidé sa réputation. En Amérique, c'est différent. L'A310 n'a jamais été commercialisée au Québec, mais étant donné que les américains sont friands de son moteur V6 (également connu des propriétaires de DeLorean !) qui offre une certaine fraîcheur face aux gros V8 de la même époque, et que les français la boudent, Michel en profite pour importer des voitures qui risqueraient pour certaines de finir à la casse.

FULL STOCK ?

Parlons d'ailleurs de cette A310 V6. Parce qu'outre la restauration, Michel Guégan aime aussi faire de la préparation ou "amélioration". Un problème récurrent du V6 PRV dans l'A310 est ses doubles carburateurs, qui se bagarrent constamment pour avoir accès à l'air frais. Ayant identifié le problème, Michel est parti sur un carburateur 4 corps américain, de marque Holley, et surtout, il a amélioré la tubulure d'admission, principal défaut de ce V6. Ainsi munies, ses A310 V6 sont un véritable délice à mener et sont devenues encore plus fiables. Michel suit donc la vision américaine de la restauration, qui ne se fie pas au 100% origine, mais plutôt au 100% utilisable. Après tout, dire que ces vieilles françaises étaient parfaites à leur sortie d'usine serait une méchante blague. Ses transformations sont aussi une manière de faire profiter les américains des bijoux qu'ils n'ont jamais eu. Par exemple, à cause des normes anti-pollution, ils n'ont jamais eu la joie de gouter à la Renault 5 Alpine. Du coup, en partant d'une LeCar toute innocente, et en utilisant des pièces d'épaves de Renault 5 Alpine trouvées en France, Michel arrive à faire naitre une nouvelle LeCar Alpine, fiable qui plus est !

PIECES DE RECHANGE : UN MAL BIEN FRANCAIS

Malgré un stock considérable de pièces de rechange, importées de France par container, Alpine-America rencontre malheureusement le même problème que les garages français, à savoir une diminution de la disponibilité des pièces d'origine. Pour faire face au refus de nos constructeurs nationaux d'entretenir leur patrimoine roulant, Michel travaille de plus en plus avec des machinistes locaux pour la reproduction de pièces mécaniques à l'identique (et même meilleures), ainsi qu'avec des spécialistes américains. De la même manière, il est en discussion avec Willwood en Californie, pour la préparation d'un kit de freins à disques pour les Alpines A310 V6. Pour ce qui est des jantes, Alpine-America est aussi l'importateur exclusif des jantes BRAID en Amérique du Nord, des jantes classiques à la réalisation absolument spectaculaire.

RENAULT, MAIS PAS SEULEMENT

Mais il n'y a pas que la marque Renault qui passionne notre expatrié. Outre les Opel Kadett et les Subaru, il affiche un grand intérêt pour les **René Bonnet** et Matra Jet. Il se prépare d'ailleurs à commencer la restauration de la première Matra Jet importée aux Etats-Unis, qui a couru (et gagné) à Sebring. La Lotus Europa, à moteur Renault et Ford, est aussi une de ses spécialités, qui, malgré seulement un peu moins de 10 000 exemplaires produits, a connu un beau succès en Amérique. Michel réalise pour ce modèle une amélioration de la boite de vitesse, grâce à des composants de Renault 5 Alpine !

On serait tenté de croire qu'acheter et rouler en voiture française en Amérique du Nord est de la pure folie. Cependant, à l'image de "Citroën SM World" en Californie, Alpine-America au Québec prouve que ce n'est pas du tout vrai. Il existe toujours des passionnés qui peuvent prendre en main la restauration et l'entretien de nos anciennes françaises, au moins aussi bien que dans leur pays d'origine. A condition de faire attention à la rouille, on peut même se retrouver avec un modèle utilisable au quotidien. De plus, étant donné la rareté des modèles roulants, le capital sympathie est infiniment plus grand qu'une américaine de la même époque. Certes, pour l'hiver rude du Canada c'est une autre histoire, mais quand les belles autos sortent l'été, pourquoi pas, à la place d'une énième Ford Mustang de 1967, sortir sa Renault 8 Gordini ?

*Tous nos remerciements à Michel Guégan pour sa sympathie, son temps et sa présentation de l'histoire des anciennes automobiles françaises. Si vous voulez en savoir plus sur son travail (ou si vous voulez enquêter sur l'achat d'une Alpine A310 V6 au Québec), son site internet : **www.alpine-america.qc.ca***

HOMMAGE À DEUX GÉNÉREUX

HOMAGE TO TWO GENEROUS FRIENDS

Par / By Richard Boudrias

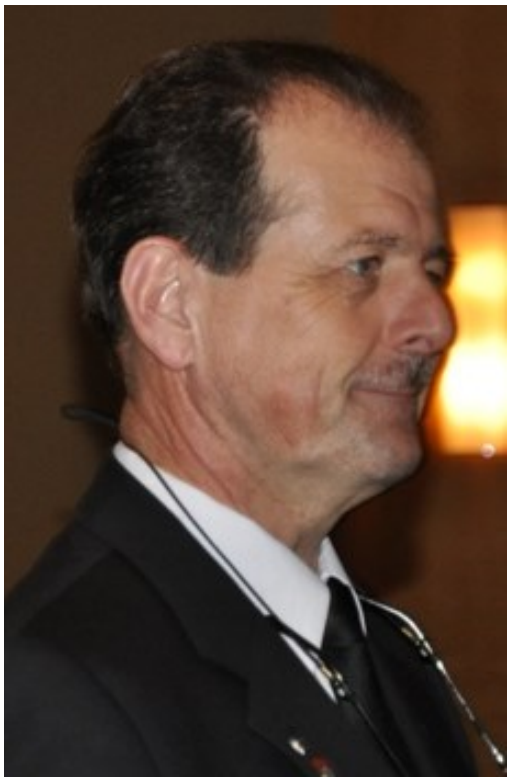
Les bénévoles sont les piliers de toute vie associative, sans la générosité de leur personne qui leur dicte de partager leur passion en attisant celles des autres, tout club s'asphyxierait rapidement. À mon avis, ceux qui proposent et initient le font altruistement et carburent par l'appréciation manifestée, entre autre, par les sourires et la participation de leur entourage.

C'est vrai, c'est un réel plaisir de contribuer au bonheur des autres, s'il en a deux qui le savent bien c'est Bernard Bellavance et Alois Fürer qui ont choisi de laisser leur place à Paul Delaney, le nouveau Directeur des activités et Alain Fabry, en plus de sa Vice-présidence fera office de Secrétaire au sein du Conseil d'Administration du VEA.

La passion de Bernard l'a vite hissé à la présidence du club, c'est à ce titre qu'il initia le souper du premier mercredi du mois, ciment par lequel les membres se mêlent et se fusionnent en un groupe qui partage la même passion qui est celle de rouler et d'entretenir nos belles européennes d'autrefois. Par la suite, il devint notre emblématique Directeur des activités, joueur de flûte de pan qui entraîna les membres à différentes activités durant plus de huit ans.

De son côté Alois, plus discret mais non moins efficace, faisait en sorte, à titre de secrétaire, d'assurer que le CA ne perde pas le focus de ses ambitions. Il était, en somme, comme bien des Suisses, un vigilant berger qui avait comme but de s'assurer, par le biais de ses procès verbaux, que nous accomplissions tout ce que nous proposions. Au cours de son mandat, son populaire «moitié-moitié» a fait d'heureux gagnants les mercredis et aux soupers annuels.

Je me joins à vous pour les remercier de leur générosité envers nous, tout en espérant qu'ils ne s'éloignent pas trop loin du troupeau.



Alois Fürer, secrétaire au CA sortant

Bernard Bellavance, directeur des activités sortant

Volunteers are the backbone to any club, without their generosity that drives them to share their passion by kindling the passion of others, any club would suffocate very rapidly. In my opinion, people who propose and initiate are fueled by the smiles and participation of their fellow members.

It's true, it is very rewarding to be able to contribute to others happiness. If there are two people who know about this, it is Alois Furer and Bernard Bellavance.

They have elected to pass on the reins to Paul Delaney as Activity Director and to Alain Fabry, who on top of his Vice-Presidency, accepted to become Secretary in the VEA's Board of Directors.

Bernard's passion quickly positioned him as Director of Activities, then a few years later, he became our President and initiated our monthly supper, the cement that brought members together to fuse a happy group sharing the same passion in driving our vintage European automobiles. As a Pied Piper, we followed him in many great activities for at least 8 years.

Our friend Alois, more low key, but not any less efficient for that matter, as Secretary, made sure that the Members of the Board did not lose focus on their initiatives and ambitions. He was, so-to-speak, like a vigilant Swiss shepherd making sure we did what we said we would do.

He will be remembered also for his ' Half-&-Half ' that made a few members richer at the monthly supper and at the AGM.

Please join me in thanking them both for their congenial generosity towards us and hope they will not be too far away

SOIRÉE DES DAMES 2015

Par Nicole Labelle Ruel *Par Pauline Hamel*

«Gang de machos», voilà ce que je me suis dit quand mon chum m'a annoncé l'activité «Soirée des dames» sous le thème de la cuisine.

Inutile de dire toutes les pensées négatives qui m'ont assaillie: dictature du tablier, despotisme de l'obligation de manger 3 fois par jour, reniement de tous les gains durement acquis du XXe siècle et tutti quanti. En fait, c'était l'association entre deux mots: dames et cuisine. J'ai clamé haut et fort ma désapprobation et ma résolution de ne point m'y présenter; «tu iras tout seul !»

Pour arrondir les angles, «Nous irons avec Line et Ronald» m'a-t-il dit. Il sait que je les aime bien parce que nous nous nous entendons bien. Il saisit la perche qui me fera céder, « tu rencontreras tout le monde que tu aimes bien, tu auras du plaisir! » OK, d'abord! Vous remarquez que j'ai quand même cédé rapidement. L'honneur était sauf, mon chum a poussé un soupir de soulagement, mais je crois qu'il s'est quand même croisé les doigts.

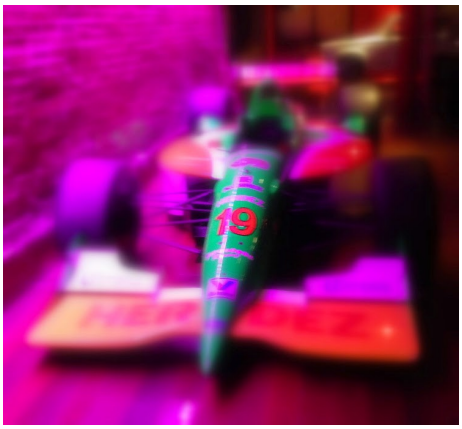
Souper agréable, belle découverte de restaurant. Puis l'Ambroisie par le garage: salutations nombreuses, accolades chaleureuses, contents de se revoir et de se donner les dernières tranches de vie. Couples heureux! Et j'ai oublié momentanément le thème de la soirée, MAIS j'ai vu le cuisinier, il semblait quand même sympathique. Ouf!

Et on nous a annoncé le déroulement de la soirée, bon enfant! Les gars se sont installés quasi spontanément au comptoir, voilà qui était rassurant! Les instructions sont données et suivies, les couteaux sont aiguisés et les langues se sont déliées. Les œuvres ont été réalisées et bien mangées. La preuve que…

J'étais un peu honteuse, je m'étais agitée pour rien. Les gars étaient excités et actifs dans toutes les opérations et cela se déroulait rondement et dans la bonne humeur. Le vin aidant, les bonnes blagues fusaient, l'ambiance était au plaisir et comme j'ai dit ce soir-là, «je coach mon chum» et il faisait semblant de s'y adonner de bonne grâce.

J'aurais dû lire entre les lignes que ce n'est pas le type d'activité qui est important, mais son environnement humain: une réalisation en compagnie de personnes qu'on apprécie, c'est le BONHEUR!

Félicitations aux nombreux bénévoles qui ont permis ce succès!



J'ajouterais: un grand merci à Alois, Bernard et Bernardo pour nous avoir concocté une belle mise-en-bouche de DVD de Rallyes Européens de grand standing.

Richard Boudrias

THE LOST BUGATTI

By STANLEY KRAMER - Illustration by PAT NAGEL

Nous remercions notre ami Bugatiste, Roger Howard, pour nous avoir proposé cet article tiré de la revue Road & Track.

It's hard to understand Mannie's place unless you go there yourself. No women are admitted, ever. Otherwise it's the most democratic club in the world, with no restrictions on age, race or income. In front of Mannie's oversize double garage doors there are usually two or three prime pieces of imported racing machinery or some classic carriage like a vintage Rolls or Mercedes. And, every so often, a fire engine, a tank truck or some other complicated mobile rig.

To us members, Mannie is simply the world's greatest mechanic. All we have in common is our childish love of automobiles, intensified by the years. The blandishments of jets and rockets have touched us not at all.

Mannie is big, tough and important, about 60 and probably the dirtiest man in the state; he's as black as an axle from his gummy shoes to his grease-rotted cap. He has a Robin Hood complex, a sort of rob-the-rich-to-help-the-poor attitude. He will always lay aside work on a millionaire's showpiece to repair some workman's truck.

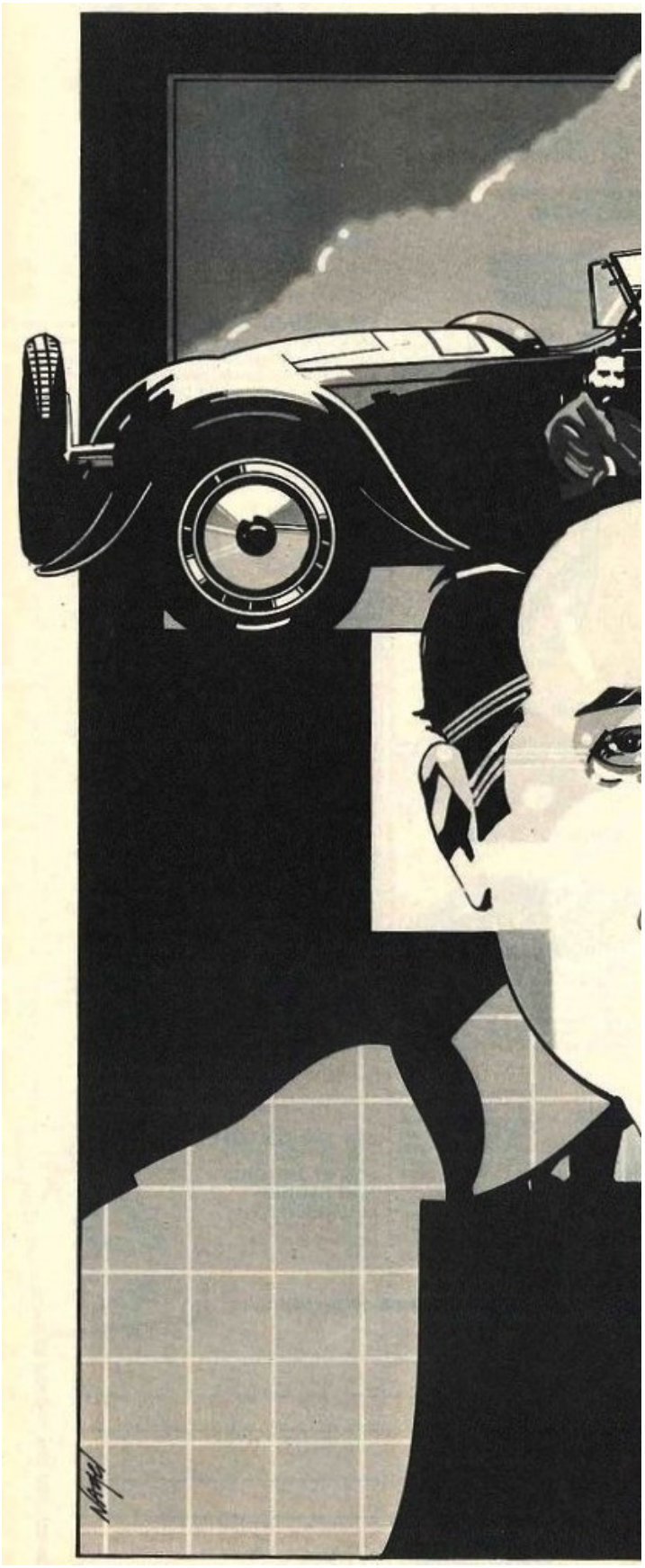
The club has maybe a dozen regulars like myself and little Doc, an MD. We sit around on boxes with anyone else who happens to drop in just to watch Mannie operate. Under the shadowless blue neons that make us all look like we were just dug up, he'll be tearing down a Maserati gearbox or assembling the valve gear on a Ferrari with uncanny speed and precision.

Mannie is completely disinterested in women and lives by himself. Because he's also disinterested in money, you practically have to pry a bill out of him when your job is finished. And he won't have a phone because it interrupts him. So Long Island has to bring its automotive challenges right to his door. And it does.

His working day is apt to wind up at midnight or later. I think this is because Mannie loves company and most of us, rich or poor, have to do some kind of work during the day. He treats us like students watching a great surgeon. And each night he gives one of us disciples the honor of running to the diner, bringing back (and paying for) coffee and cakes for the crowd.

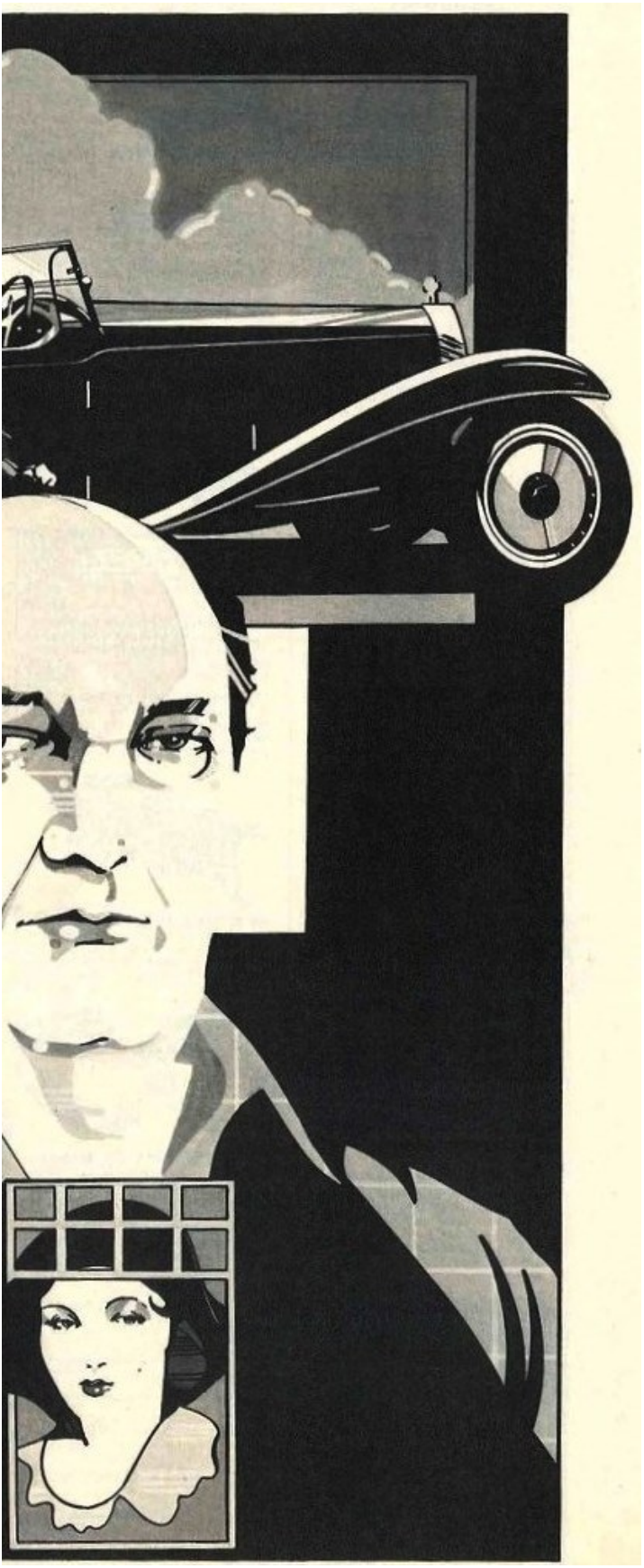
On this particular night little Doc was sounding off. If Doc were rich he'd probably have a collection of classic cars like the late Gregg Sheppard. Back in the Twenties and Thirties Sheppard had as many as 45 cars at one time. They were kept in apple-pie order in a special garage on his estate in Willow Ridge. And they were the alltime classics: Isotta Fraschinis, Hispano-Suizas, Mercedes, Minervas, Duesenberg,' Daimlers, Lagondas, Bentleys, Aston Martins and others whose names are magic even today.

But Doc is a small-town general practitioner, with a wife and three kids and a house with a mortgage. He gives his time generously to our clinics, so he doesn't have a car collection, or even one classic car. Yet on his vacations he travels all over just to look at them. He has a tremendous library of car books and magazines. He reads all the time, corresponds with other car nuts all over the world. Though he's a general practitioner in medicine, he's a specialist on the greatest of cars, the fabulous Bugattis. I get a kick just watching little



Doc when he starts to talk Bugatti. His whole look changes.

"Ettore Bugatti - there was a man! To me he's the Leonardo da Vinci of the 20th century. Every piece of machinery he ever made was beautiful. There were some 70 separate designs came off his drawing boards, and not one of them ordinary. Every Bugatti engine was a poem in polished metal, not a maze of pipes and wires like today's cars.



"Bugatti designed and built automobiles from the time he was 17 until he died at 66. Yet in his whole life he made only 9,500 cars. Not even a good week's production in Detroit. But Bugattis 40 years old are treasured like fine paintings.

"The man who owns a Bugatti is dedicated to one thing only, the preservation of the master's creation. Rather than trust his treasure to some ignorant mechanic he will buy special wrenches and instruction books, and write begging letters to authorities all over the world. Breaking his nails and skinning his knuckles, he'll learn to do the necessary maintenance and repairs himself. And believe me, I don't say this in criticism. Because someday I'm going to own a Bugatti myself."

Little Doe paused, breathless, and I slipped in a loaded question. I knew the answer but I loved to hear him give it.

"Outside of the fact that they were such beautiful pieces of machinery, what's so special about them? They're hopelessly out of date today. Bugatti died in 1947."

"Out of date?" his voice rose. "For speed and roadholding they're in a class by themselves, even today. Some 1938s will go 130 to 150 miles an hour, with control and roadholding nothing can touch! Remember, price was never an object in building a Bug. Everything was done the best way possible: They cost anywhere from $5,000 to $10,000 generally. But one series, the Type 41 or Royale, cost $30,000 for the chassis alone! And this was back in the days when a dollar was a dollar."

Surprisingly, Mannie interrupted.

"Yeah, I know the car. 'The Golden Bug,' they called it, right?"

"*You* know the car?" little Doc said in surprise, "Where'd you see it? There were only seven of them made. Only four ever got to this country, and none around here."

"You're wrong there, Doc. Five got to the United States. The fifth came over in 1932."

No sir," said little Doc emphatically, "I can tell you about every one! Ettore Bugatti kept one for himself, a *Berline de Voyage.* Harrah's Collection in Reno, Nevada has that one now.

"Jean Bugatti, Ettore's son, designed another, a two-seat roadster. Harrah's has that one too. Then there was a Royale with a Park Ward saloon body, originally bought by a Capt Foster of England. It's in the Fritz Schlumpf collection in France, along with a Napolean coupe that's another of the seven.

"Then there was a two-door saloon, which is now in Briggs Cunningham's museum in Costa Mesa, California. And one of them Bugatti sold to a Dr Fauchs. That's the one Charles Chayne of General Motors eventually wound up with, and he turned it over to the Henry Ford Museum in Dearborn, Michigan.

"The seventh Royale was a prototype, a sedan. It got wrecked when it hit a milk cart. There were three people in it; one was Ettore himself. But nobody knows exactly what happened to it afterwards. One story says it was wrecked so badly Ettore dismantled it and used the parts for repairs. Another one says it burned after the crash and was completely gone.

Mannie grunted. "The Bugatti Royale I'm talking about is a roadster, the biggest damned two-seater in the world. It has a completely chromed chassis as well as engine. Every nut and bolt under it, all polished chrome. It has green lizard upholstery and was supposed to have cost $55,000. That ring any bells?"

to be continued ...

RÉTROMOBILE 2015

LES VENDEURS DU TEMPLE

Texte et par Michel Gou

Je n'ai malheureusement pas la prose de notre ami Gilbert Bureau qui a décrit, avec beaucoup d'humour, Rétromobile 2014 dans les pages d'un récent Autosiaste mais voici ce que nous avons vu. La 40ème édition de Rétromobile se tenait encore cette année dans le pavillon 1 du parc des expositions de la porte de Versailles à Paris, face aux anciennes usines Gordini maintenant détruites. En gros, 450 exposants, 500 voitures exposées et plus de 100 000 visiteurs. Et, en plus, la vente aux enchères ARTCURIAL qui, avec la collection Baillon, a rapporté plus de 65 millions de dollars canadiens.

Ici, la majorité des voitures ont 50 ou 60 ans (donc toutes jeunes) et surtout, tout ou presque tout est à vendre. La plupart des exposants sont des marchands d'automobilia, des marchands de pièces détachées et d'outillage, des marchands de véhicules, des maisons de ventes aux enchères, des restaurateurs carrossiers et des restaurateurs mécaniciens. Mais, je n'ai pas été déçu car nous avons pu voir des voitures magnifiques.

D'abord les 3 Bugattis Royales de la Cité de l'Automobile y sont :

La Limousine. Livrée en Angleterre en 1933, l'immense châssis fut carrossé par Park Ward en une monacale mais très élégante limousine aux lignes pures.

Le Coupé Napoléon « La voiture du Patron ». C'était la voiture personnelle d'Ettore Bugatti. La ligne exceptionnelle de celle-ci est due au coup de crayon du fils d'Ettore, Jean Bugatti.

Le Roadster. L'industriel Armand Esders commanda un châssis de Royale en 1932 et c'est Jean Bugatti qui dessina une étonnante carrosserie de roadster deux places pour une voiture de 6,50 m. La voiture était sublime. Cette Royale fut revendue et son nouveau propriétaire changea la carrosserie, il fit habiller le grand châssis par Binder en coupé chauffeur très classique.

Comme je salivais de voir ces belles voitures, j'avais fort soif et je me suis approché d'un comptoir ou l'on m'a offert de déguster des Côtes du Rhône Villages. Je me suis aperçu, heureusement après quelques verres, qu'il s'agissait du vignoble Maurice Trintignant, pilote Bugatti renommé et maintenant décédé dont mon père me parlait souvent. Et puis, moi qui pensait avoir affaire à une buvette, me suis rendu compte que les vins étaient offerts en dégustation pour huiler l'achat de plusieurs caisses de ces bons vins. Mais, en ma qualité de Québécois, j'ai pu me tirer de cette fâcheuse situation en indiquant qu'il m'était malheureusement impossible d'importer des vins au Québec. Tout cela m'a quand même pris 3 ou 4 verres pour donner les explications nécessaires. Ouf.

Une magnifique Delaye 175S

Une fois rafraichi nous avons continué

Quelques Facel Vega dont cette Facel II

Collection privée de Pégaso dont cette Berlinette touring Z 103

notre visite et avons pu voir un grand nombre de voitures de course mythiques et fantastiques : Lancia Stratos qui a délogé l'Alpine comme reine des Rallyes, Porsche 917, Porsche Carrera 6, Fiat Abarth, Jaguar XJR12, Alpine A441C, Allard J2, plusieurs Cobra, GT40 et coupé Daytona, Ferrari Enzo et même le « concept car » Alpine Gran Turismo conçue pour la dernière version du jeu du même nom.

En grande finale, car nous quittions pour l'Italie, nous avons pu assister à l'encan Mercurial ou s'est vendue cette collection Baillon « dans son jus » comme disent nos amis d'outre-mer. Je n'ai jamais vu de voitures dans un tel état déplorable. Accumulées depuis des années, plus de 98 voitures avaient déjà été vendues en 1979 puis en 1985. Depuis ce temps environ 80 voitures se dégradent, la plupart à l'extérieur, remisées sous une simple tôle. Elles ont été déménagées et offertes en vente avec leur couche de poussière accumulée sur les carrosseries perforées par la rouille. 59 ont été vendues à Rétromobile et ont atteint des prix pharamineux : 28 millions US$. Certains disent qu'elles ne seront jamais restaurées mais conservées tel quel. Quel malheur.

Malheureusement nous n'avons rencontrés aucun ami du VEA qui pourtant étaient là en grand nombre. Ce sera pour une prochaine fois puisque nous reviendrons sans doute bien que Paris en février ne soit pas jojo.

©VEA

Talbot Lago T26 Grand Sport SWB par Saoutchik 1949

JEAN BÉLIVEAU

GEORGE ET LA CITROËN BLEU-BLANC-ROUGE

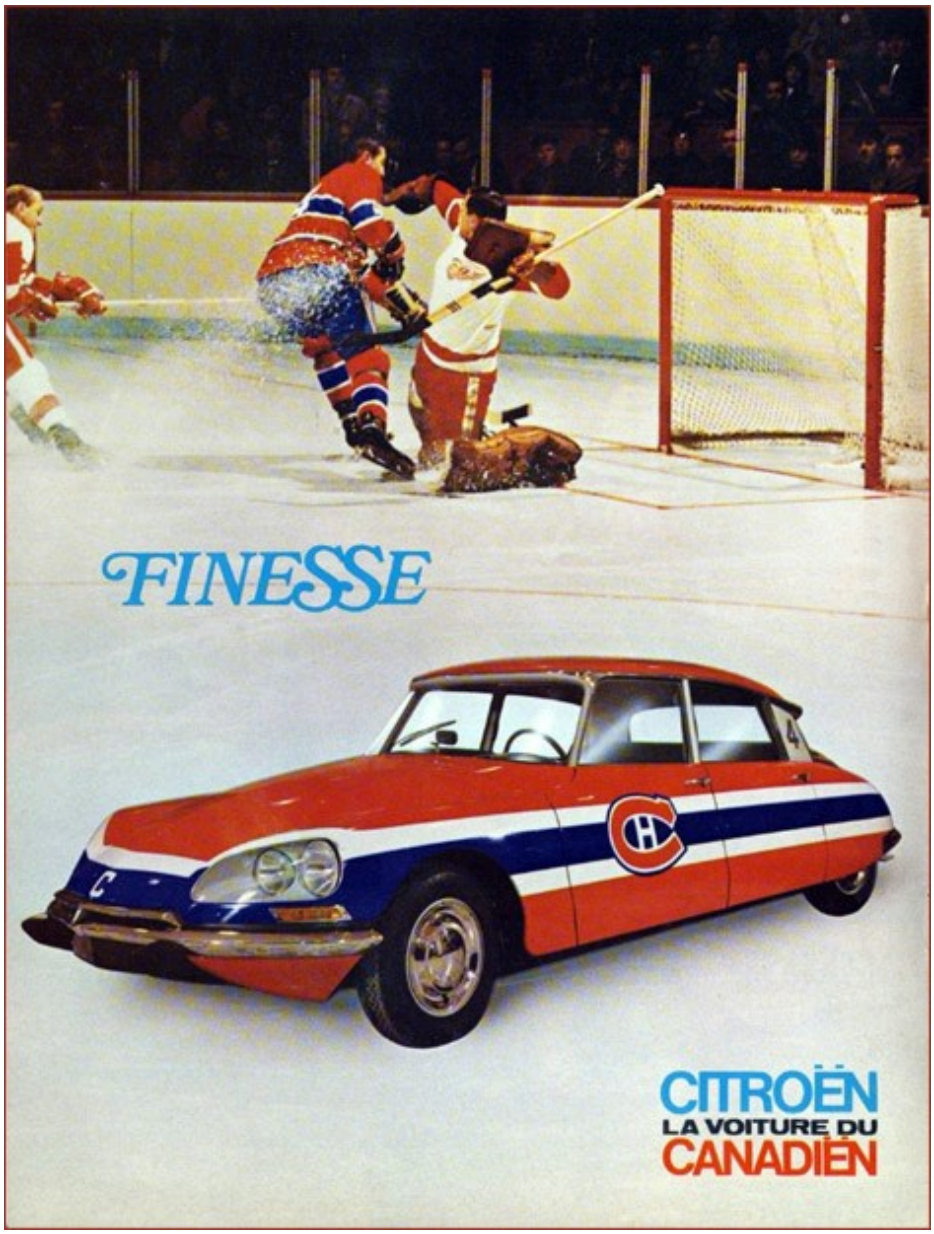
Par George Dyke, éditeur du bulletin internet **Citroënvie**

Au printemps 2009, George Dyke et d'autres membres de l'Auto-Club Citroën du Canada participaient à une sortie de ce club d'irréductibles propriétaires de Citroën, quand quelqu'un lui montra cette surprenante affiche publicitaire. "Les collectionneurs d'autos accumulent toujours toutes sortes d'artéfacts pas possibles liés à leurs autos, alors je vois passer plein de brochures, d'articles de magazines, d'objets promotionnels" a dit à *La Presse* M. Dyke, le président du club. "Mais ça, c'était vraiment particulier". Elle réunissait deux de ses passions : "J'adore la DS 21 et j'ai toujours été un fan de Jean Béliveau", dit ce montréalais d'origine qui habite maintenant l'Ontario.

Cette affiche a vraiment piqué sa curiosité, mais moins pour l'auto que pour le Numéro 4 (qu'on voit en train de déjouer un gardien gaucher des Red Wings, sans doute Roger Crozier) : "Quand j'étais petit, en 1962 ou en 1963, à Montréal, je m'étais retrouvé face à face avec Jean Béliveau, par hasard, dans la salle d'attente d'un ophtalmologiste. J'attendais de voir le docteur quand tout à coup, ce grand type est entré dans la pièce. Je l'ai reconnu tout de suite, je n'en croyais pas mes yeux. Il a vu que je le regardais alors, il s'est tout naturellement avancé vers moi et m'a serré la main. Puis il a pris le temps de me parler, il était calme, intéressé, vraiment gentil, ça m'a fait une impression énorme."

Et 46 ans plus tard, cette curieuse affiche, avec une DS 21 1971 incroyablement peinturée en bleu-blanc-rouge, avec l'écusson du Canadien sur les portes, un C sur le capot et le numéro 4 sur les montants arrière. Après quelques appels à Montréal, M. Dyke a retracé un ancien employé de Citroën, resté au Québec en 1972 quand Citroën a commencé à abandonner le marché nord-américain. "Il m'a confirmé que l'affiche n'était pas un photo-montage et que la voiture avait bel et bien été peinte bleu-blanc-rouge par Citroën Canada, mais il n'en savait pas plus", a dit M. Dyke, qui a fini par appeler à la Fondation Jean-Béliveau.

George Dyke a aussi posté une photo-copie, en se disant qu'un relationniste lui écrirait probablement un petit mot.



La Citroën DS 21 donnée au dieu Bleu-Blanc-Rouge

"Trois ou quatre mois plus tard, le téléphone sonne à mon bureau. Je réponds et au bout du fil, une voix dit :

– George ?
– Euh, oui, c'est moi.
– C'est Jean Béliveau.
– ….

"C'était Jean Béliveau qui prenait le temps de me rappeler lui-même et qui m'a parlé durant 45 minutes, dit Dyke. On a parlé de hockey, de Montréal, du Forum, je lui ai raconté que je l'avais déjà croisé chez le docteur, et tout ça."

"Puis, il m'a expliqué qu'on lui avait remis la voiture dans le cadre d'un contrat publicitaire entre Citroën et le Canadien. Il l'avait à sa disposition à temps

Cette DS-là aurait été plus discrète.

complet."

Pas l'idéal pour aller faire le marché à Longueuil

Jean Béliveau, c'est bien connu, n'était pas intéressé par l'automobile : "C'était clair que les détails mécaniques n'étaient pas sa tasse de thé, mais il m'a dit combien il l'avait trouvé merveilleusement confortable et formidable à conduire", dit Dyke.

"Et là, il a ri et m'a dit qu'il ne l'avait pas conduite souvent, parce qu'elle était tellement voyante. Il l'avait prise une fois pour aller magasiner et ça avait causé un tel attroupement dans le stationnement qu'il avait mis un temps fou juste à se rendre dans le centre commercial ! Il aimait parler aux gens, mais il y avait les courses à faire, j'imagine", dit Dyke en riant. "Par contre, j'ai compris qu'il aimait bien la faire partir, l'hiver, et se servir de la suspension ajustable pour a peut-être remis une DS moins criarde à Béliveau pour son usage quotidien. M. Dyke a envoyé à *La Presse* trois photos, dont une photo publicitaire en noir et blanc montrant quelqu'un de chez Citroën remettant au joueur vedette les clefs d'une DS 21 normale, qu'on imagine plus en accord avec sa modestie et sa dignité naturelles. Quoi qu'il en soit, la DS, peu importe sa couleur, n'a pas servi souvent, dit M. Dyke : "Il m'a dit qu'après un an, un an et demie, il a rapporté les clefs au Canadien", qui a présumément remis la DS 21 à Citroën "avec très peu de millage à l'odomètre, il l'avait prise quelques fois pour faire l'aller-retour à Québec".

M. Dyke ne sait pas où est cette étonnante Citroën Bleu-Blanc-Rouge aujourd'hui : "Compte tenu des pratiques de l'époque, Citroën l'a probablement repeinte et confiée à un concessionnaire pour être revendue comme usagée, dit-il. Il doit rester une centaine de DS au Canada, peut-être qu'en grattant un peu de peinture, quelqu'un trouverait l'auto bleu-blanc-rouge de Jean Béliveau !"

"Parler avec lui faisait du bien"

Somme toute, M. Dyke dit que l'histoire de l'auto est amusante, mais il en retient surtout l'incroyable "présence" de Jean Béliveau. "De nos deux conversations, celle qui résonne vraiment le plus en moi, c'est la fois où il est venu me parler dans la salle d'attente, chez le docteur. C'est un souvenir gravé dans mon esprit pour toujours. Et ce qui m'a frappé 45 ans après, au téléphone, c'était la même personnalité, la même nature, qui semblait inchangée : il était calme, intéressé, vraiment gentil."

"Cette voix était tellement chaleureuse, douce et posée… C'était comme parler au Père Noël. C'est bête à dire, je ne saurais pas comment vous l'expliquer, mais parler avec lui faisait du bien."

NDLR : George Dyke est l'éditeur du bulletin internet **Citroënvie**, *dans lequel il a raconté cette histoire pour la première fois en 2009. Les trois photos ont été fournies par lui.*

La DS 21 Bleu-Blanc-Rouge exposée avec une Renault 10

UNE IRRÉSISTIBLE FRANÇAISE

Par André Verner, AutoMédia - Décembre 2014 / Janvier 2015

En 1971, je me présente au Salon International de l'auto de Montréal à la Place Bonaventure avec mon beau-frère français favori. Sans le savoir, nous attendons pour voir de près une Citroën DS et avoir le privilège de s'assoir à l'arrière d'une Pallas. J'ai eu le coup de foudre. Il m'en fallait une!

A l'époque, je possédais une Ford Mustang Fastback GT 351, 1968, vert bouteille. Elle n'avait jamais connu l'hiver, toujours remisée durant les mois de gadoue. Un bijou que j'avais acheté neuf à peine deux ans plus tôt pour 4 500$. Je l'ai revendue 2 500$, elle n'avait que 18 000 milles au compteur. Vouloir changer une Mustang pour une Citroën DS à l'âge de 25 ans, c'était de la pure folie, selon mes amis à l'époque. La semaine suivante, me voilà donc chez Citroën Canada, rue Ste-Catherine Ouest. Deux magnifiques Pallas m'attendaient comme deux petites perruches chez un animalier, une noire et une bourgogne. Un Monsieur Tourangeau s'approche pour me dire que la noire que je convoitais venait tout juste d'être vendue à... Robert Charlebois. Il ne restait que la bourgogne, le dernier modèle 1971 disponible au Canada avec les phares directionnels. Les modèles 1972 avaient subi la plus affreuse des défigurations, une modification de la calandre, le remplacement de la belle vitrine qui recouvrait les phares directionnels par de vulgaires « Seal Beam ». Ce fut la dernière année de Citroën en Amérique. J'ai donc acheté cette magnifique DS 21 Pallas 1971 bourgogne, intérieur jersey, pour la mirobolante somme de 5 200$, une fortune pour moi à l'époque.

Et voilà que mon histoire d'amour commence... J'ai conservé cette voiture pendant 26 ans et j'ai accumulé plus de 200 000 milles en sa compagnie. Personne, je dis bien personne, ne pouvait s'imaginer que cette voiture avait un tel millage. Elle était toujours remisée l'hiver, utilisée seulement pour de la balade et des concours d'élégance, dont Les Classiques Lebeau, en 1993. J'ai même été invité à participer au Salon international de l'auto de Montréal afin de commémorer la voiture de l'année 1971; fallait-il qu'elle soit belle !

En 1997, ayant perdu mon mécano, j'ai cédé sous l'insistance d'un mordu qui la reluquait depuis des années au rendez-vous des Citroënistes à Northfield, Massachusetts, un évènement auquel je participais depuis plus de 10 ans. J'avais le coeur brisé. Le plus difficile ne fut pas la perte de la voiture, mais des amis avec qui je partageais cette passion pour nos belles Françaises. Les années se sont écoulées mais le souvenir était toujours présent. Heureusement, certains amis sont restés, et c'est un peu grâce à eux que mon amour pour les Citroën n'a pas vacillé.

En mai dernier, revenant d'une escapade à Auburn, en Indiana, pour une visite de la collection de John Scotti à Auction America, je suis passé à moins de 200 km de l'endroit où j'avais vendu ma Citroën en 1997: Je décide de joindre au téléphone le nouveau propriétaire de ma DS. Il me dit qu'il la possède toujours et qu'elle est dans le même état que le jour où je lui avais vendue en 1997. Il m'invite à passer la voir. « J'arrive ! », que je lui dis.

Ce docteur près de la retraite avait conservé ma DS durant tout ce temps en ne la prenant qu'à de rares occasions pour promener sa vieille mère française les dimanches. Dans un entrepôt chauffé, elle n'avait pratiquement pas bougé. Soudainement, il me dit : «Si vous la voulez, je considèrerais vous la laisser à un prix d'aubaine.»

Aujourd'hui, ma DS est revenue dans mon garage à Trois-Rivières. Mes enfants ont retrouvé la première voiture qu'ils ont connue, il y a 43 ans! Regardez-moi cette beauté revenue au bercail. Pas mal du tout pour une quasi-quinquagénaire !

©VEA

15ème TRAVERSÉE DE PARIS - 2015

Par Pierre Wattecamps Traction Sans Frontières et Traction Universelle du Nord

Bonjour à tous les copains de la Traction et amis des autos anciennes

Hier dimanche 11 janvier nous étions plus de 800 voitures anciennes, utilitaires, motos et vélosolex au départ du Château de Vincennes pour cette 15ème Traversée de Paris organisée par le club VEA "Vincennes en anciennes". Après avoir collé nos stickers "Je suis Charlie" et fixé notre plaque de rallye, nous sommes partis à 7h30, il faisait noir et froid.

Nous sommes 3 équipages: mon fils parisien Jean-Baptiste et sa compagne en coupé Volvo P1800S de 1966,mon fils Pierrick venu de Noirmoutier avec un copain en Ford Fiesta Mk1 de 1978, une *youngtimer* qu'il vient de ramener d'Espagne, 50 000 km seulement comme neuve ! moi et mon gendre en Trac "baroudeuse" bien connue à TSF (je suis descendu de Lille).

Ça bouchonne un peu au départ, passé Nation notre long cortège est plus fluide. On côtoie toutes sortes de modèles, des ancêtres, des avant-guerre, des sportives, des populaires, des américaines...! puis Bastille, rue de Rivoli pour atteindre la Place de la Concorde, premier arrêt, premiers contacts. Le ciel est clair, la journée va être belle ! Puis par La Madeleine et l'Opéra, nous avons rejoint Montmartre, autre arrêt pour nous, par chance on trouve à garer au pied de l'escalier du Sacré Cœur. Soleil rayonnant, superbe lumière !

Ma Trac baroudeuse attire beaucoup les regards de nombreux touristes en particulier; les asiatiques nous prennent en photo.

Petit café à côté de la Place du Tertre pour regarder passer les autos. Nous retrouverons ensuite la Place Clichy, le boulevard de Courcelles pour gagner l'Arc de Triomphe, où nous doublerons une file de tracteurs agricoles anciens bien polluants ! Puis les Champs Elysées et nouvel arrêt Place de la Concorde. Notre Traversée de Paris se terminera devant les Invalides vers midi.

Une bien belle balade dans Paris, sans embouteillages, sans concerts de klaxon, avec courtoisie, gentillesse et respect pour cette journée si particulière et historique. Des contacts très sympas entre amateurs, quelques tractionnistes, mais aussi avec les promeneurs, parisiens ou touristes venus admirer toutes ces belles autos.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à découvrir ces photos.

Salutractions amicales et bises aux dames !

AMELIA ISLAND, ÉTAPE INCONTOURNABLE

DANS LA QUÊTE DU MODÈLE RARE

Texte et par SÉLIM B. SAMMAN L'Orient LE JOUR 23-03-2015

Trois ventes aux enchères d'automobiles classiques en Floride ont engrangé une recette de 100 millions de dollars et, par-dessus tout, fait le bonheur des collectionneurs du monde entier.

Il y avait beaucoup de Ferrari au Ritz Carlton du 12 au 14 mars. Plusieurs Porsche, Jaguar et Mercedes aussi. Et pas seulement au parking... Au total, ces quatre marques représentaient près de 45 % des automobiles d'exception offertes par les grandes maisons de vente aux enchères Gooding & Company et RM Sotheby's, auxquelles se joignait Bonhams pour sa première prestation à Amelia Island.

Il est difficile de rapporter la folie floridienne annuelle sans faire usage de superlatifs. Si les chiffres de vente peuvent donner le tournis, la beauté, la rareté et l'état exceptionnel des véhicules présentés sont susceptibles de provoquer, chez l'amateur de vieilles automobiles, des réactions allant de la franche admiration à l'hébétement. Mais commençons par le commencement...

C'est à Amelia Island, au nord de la Floride, que se tient chaque mois de mars depuis 20 ans un célèbre concours d'élégance. Et c'est au cours de ce week-end que de sublimes autos proposées par les maisons de vente à l'encan changent de main. Pour les collectionneurs de tous les coins des États-Unis et d'ailleurs, Amelia Island est une étape incontournable dans la quête du modèle rare pour lequel ils ont déjà libéré une place dans leur garage.

Œuvre de charité

Les ventes se sont succédé pendant trois jours consécutifs (les 12, 13 et 14 mars) avec un total de 272 autos offertes, parmi lesquelles 240 ont trouvé preneur. Le prix de vente moyen par auto, incluant commissions et frais, a atteint 417 000 dollars. Avec au sommet de la grille des prix, la sublime Ferrari 400 Superamerica SWB Cabriolet de 1960, troisième des seuls sept exemplaires produits. La « bellissima » a été vendue à 6 380 000 dollars par RM Sotheby's, battant ainsi le record du prix atteint par ce modèle carrossé par Pinin Farina. Fait important : la recette de la vente de ce véhicule a été entièrement versée à la fondation de l'ancien propriétaire du véhicule, fondation dédiée à l'éducation des enfants.

Au total, vingt-deux autos parmi les véhicules proposés par les trois maisons de vente aux enchères ont dépassé la barre du million de dollars. Parmi celles-ci, une Jaguar Type D de 1955 adjugée à 3 675 000 dollars, par RM Sotheby's également. Du catalogue de Gooding, à titre d'exemple, une Ferrari 275 GTB/4 de 1967 s'est vendue à 3 300 000 dollars, une Mercedes-Benz 300 SL Roadster de 1963 à 1 275 000 dollars et une Porsche 911 Carrera 3.0 RSR à 1 237 500 dollars. De son côté, la maison Bonhams a joliment célébré ses débuts à Amelia Island en disposant de deux vénérables américaines magnifiquement préservées : une Cord Model L-29 Town Car de 1930 vendue 1 760 000 dollars et une antique American Underslung Roadster de 1908 qui a trouvé preneur à 1 738 000 dollars, soit 45 % de plus que son évaluation au catalogue.

La recette totale de ces trois ventes aux enchères s'est chiffrée à 100 millions de dollars.

Enfin, si ces prix vous ont donné le vertige, sachez que si vous aviez fait le voyage jusqu'à Amelia Island, vous auriez pu revenir avec une MGA 1500 Roadster de 1957 vendue à 33 000 dollars, une Triumph Vitesse Sports 6 décapotable de 1963 à 25 800 dollars, ou encore mieux, une Austin Morris Minor 1000 Tourer de 1959 pour 16 500 dollars. Et elle était rouge en plus !

Présentées par Bonhams, deux Morgan comme on n'en voit pas souvent : une Morgan Plus Four « Low Line » Super Sports blanche de 1963 vendue à 146 300 dollars, et à sa droite, dans une livrée « baby blue », une très rare Morgan Plus Four Plus Sports Coupe de 1964 vendue à 134 200 dollars.

Une somptueuse Rolls-Royce Phantom 1 Torpedo de 1930. Cette automobile de star a appartenu à la grande Marlene Dietrich. Elle a été vendue par Bonhams à 742 500 dollars.

Récupérée par Gooding & Company après un sommeil de 33 ans dans un garage privé, cette sublime Ferrari 275 GTB/4 de 1967 a trouvé son nouveau gîte contre un chèque de 3 300 000 dollars.

La magnifique Delahaye 135 MS Coupe de 1938, œuvre des carrossiers Figoni & Falaschi, réputés pour leur design « goutte d'eau » qu'ils appliquaient aux châssis Delahaye et Talbot-Lago. Mise en vente par RM Sotheby's, cette auto est partie pour 990 000 dollars.

▲ *Beau trio chez Gooding & Company ! De gauche à droite : la lilliputienne BMW Isetta 300 de 1960 vendue 26 400 dollars, une très prisée Fiat 600 Jolly de 1960 vendue 63 250 dollars et une rare Porsche 356 Continental Cabriolet vendue à 313 500 dollars.*

Preuve de l'engouement récent des collectionneurs pour les automobiles japonaises d'exception, cette Toyota 2000 GT de 1968, présentée par RM Sotheby's, s'est envolée à 880 000 dollars. ▼

V·E·A
ESPACE PUBLICITAIRE DISPONIBLE

ÉVALUATION DE VOITURES ANCIENNES
SERVICE PROFESSIONNEL
D'UNE JOURNÉE!
Reconnu par la SAAQ
Reconnu par les compagnies d'assurances
Tarifs: 75 $ sur place
95 $ à votre domicile

Gilbert Bureau
1563 Alexis-Nihon
St-Laurent,
Montréal, Qc
H4R 2R6
Tél.: 514.745.6278
Cel.: 514.824.6278

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

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

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

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

AMELIA ISLAND, LE CONCOURS D'ÉLÉGANCE

Texte et par SÉLIM B. SAMMAN L'Orient LE JOUR 30-03-2015

La lauréate du « Best of Show» concours de Sport, la Alfa Romeo 8C 2 300 de 1932, posant fièrement près de la Cord L29 Speedster de 1930 « Best of Show» concours d'Elegance.

Le concours d'élégance d'Amelia Island en Floride a clôturé ses festivités dimanche 18 mars en attribuant son prix Best of Show à une impeccable Cord L29 Speedster de 1930, alors que le prix Best of Sports revenait à une sublime Alfa Romeo 8C 2 300 Zagato Spyder de 1932. Plus de 32 000 spectateurs ont participé à la grande fête floridienne de l'automobile classique à Amelia, qui célébrait cette année son vingtième anniversaire.

Les nombreux événements entourant le concours avaient débuté jeudi par une succession de trois ventes aux enchères qui ont rapporté plus de 100 millions de dollars pour près de 250 autos vendues. Samedi, la matinée attirait plusieurs clubs et amateurs d'autos classiques qui prenaient d'assaut le parcours de golf du Ritz Carlton pour exhiber, non sans une certaine fierté, leur belle auto astiquée à fond pour la circonstance. Ce type de réunion d'aficionados de l'automobile classique est symptomatique d'un mouvement intitulé Cars & Coffee où, sans être de grands collectionneurs, les amateurs viennent retrouver d'autres mordus de l'automobile ancienne pour parler bagnoles... évidemment.

Mais c'est surtout pour le fameux concours d'élégance du dimanche que les spectateurs affluent. En cette année anniversaire de l'événement, on peut dire qu'ils ont en eu pour leur argent. Au total, 315 autos réparties en 38 catégories participaient au concours. Comme toujours, au-delà de la répartition des marques, de celles des pays d'origine ou des périodes de production, les organisateurs ont fait preuve d'originalité en regroupant cette année tous les véhicules pilotés par le grand champion sir Sterling Moss, qui était d'ailleurs l'invité d'honneur de l'événement et membre du comité des juges du concours.

Mercedes-Benz 300 SLR (n° 722), la célèbre auto au volant de laquelle sir Sterling Moss a remporté les Mille Miglia, le Tourist Trophy et la Targa Florio en 1955.

Autre innovation, une catégorie inédite, celle des autos de cow-boys avec des colts en guise d'ouvre-portières, des Winchester accrochées aux flancs de l'auto et d'impressionnantes cornes de buffle au-dessus de la calandre des Pontiac... Et pour compléter le chapitre des innovations, une catégorie prénommée «orphelines», qui a braqué les projecteurs sur des modèles uniques développés par les grandes firmes automobiles américaines, principalement comme outils de promotion.

«Le succès du concours de cette année représente un beau défi pour 2016», a dit Bill Warner, fondateur et coprésident du concours d'Amelia. «Cet événement a été créé pour mettre en valeur et partager la beauté automobile avec le grand public et les collectionneurs. Toutefois, nous ne mesurons pas notre succès par le nombre de spectateurs ou par celui des véhicules participants, mais plutôt par les sommes que la fondation d'Amelia donne à nos œuvres de charité», a ajouté Bill Warner.

Éternellement élégante, la Jaguar XK120SE Coupé de 1952, lauréate du prix de la meilleure restauration.

Une des nombreuses – mais fort remarquée – participantes à la matinée « Cars & Coffee », la belle Alfa Romeo Montréal de 1967. Ce modèle porte le nom de la ville où elle fut lancée lors d'Expo 67 et où elle aspire à retourner pour y célébrer ses 50 ans.

Cette somptueuse Chrysler Town & Country faisait partie d'une brochette de rares « Woodies » typiques de l'Amérique des années 50.

Bagnole de cow-boy : la Pontiac Bonneville méconnaissable avec les cornes de buffle devant la calandre et des Colt et Winchester en guise d'enjoliveurs... sans parler de la selle de cheval faisant fonction d'accoudoir central à l'intérieur.

Dans la catégorie des modèles d'autos uniques dites « orphelines », une somptueuse DeSoto Adventurer 1954 carrossée par Ghia.

Gagnante du « Best of Show » du concours d'Amelia Island 2015, la Cord L29 Brooks Stevens Speedster de 1930.

La récolte versée cette année aux œuvres de la Fondation Amelia a été de 2,5 millions de dollars, et le grand show du concours d'élégance, exigeant un intense travail de logistique et de gestion, est entièrement mené par des bénévoles.

Admirable, n'est-ce pas ?

THE SUGAR SHACK

LA CABANE À SUCRE

By / par Bernardo Pisarzewski

When organizing our annual "*cabane à sucre*" the questions most often asked are: When do we go? Will it be spring? Will there be snow? Will it rain? Can we take our cars?

Another dilemma is wondering whether the season make it such that the *cabane* is operational. In short, will Mother Nature cooperate? Caution was exercised and this year's edition was held as late as possible.

This year's outing was once again held at the *Cabane Famille Ethier*, in Saint-Benoit-de-Mirabel; one of the few small and artisanal establishments that (hopefully) will never succumb to the pressures of mass production. Their menu was the typical sap house meal, with traditional ham, beans, homemade soup and ketchup *maison*.

However, their omelette soufflé was by far, the *pièce-de-résistance*. It's safe to assume that the food was to most people's liking, given that hardly any was left on the table. I guess that for one day, no one seemed concerned with sugar levels, weight issues, or blood pressure !

With roughly fifty people participating, this year's outing was an intimate success. A little surprise was offered by our club member Michel Cyr's father who offered an impromptu accordion performance, belting out standards such as "*La vie en rose*" and "It's A Long Way to Tipperary". The music added a wonderful charm to an already fun and intimately familiar activity.

'Till next year !

Lors de l'organisation de notre cabane à sucre annuelle les questions les plus souvent posées sont: Quand y allons-nous? Est-ce que ce sera au printemps? Y aura-t-il de la neige? Ou pleuvra-t-il? Pouvons-nous y conduire nos voitures?

Un autre dilemme est de savoir si la saison fera en sorte que la cabane soit encore opérationnelle. En bref, est-ce que Mère Nature coopérera? Prudence a été de mise et l'édition de cette année a eu lieu le plus tard possible.

La sortie de cette année a été une fois de plus tenue à la *Cabane Famille Ethier*, à Saint-Benoit-de-Mirabel; l'un des rares petits établissements artisanaux qui (on l'espère) ne succombera jamais aux pressions de la production de masse. Leur menu est le repas typique de cabane à sucre, avec le jambon traditionnel, les haricots, la soupe et le ketchup maison.

Cependant, leur omelette soufflée était de loin, la pièce de résistance. Sans risque, on peut supposer que la nourriture était au goût de la plupart des gens, étant donné que la table était pratiquement vide. Je suppose que pour un jour, personne ne semblait préoccupé par son taux de sucre, ses problèmes de poids, ou sa pression artérielle!

Avec près d'une cinquantaine de personnes qui ont participé, la sortie de cette année a été un franc succès. Une petite surprise a été offerte par le père d'un membre du club, Michel Cyr, qui a offert une performance impromptue d'accordéon, avec les traditionnelles "La vie en rose" et "*It's A Long Way to Tipperary*". La musique a ajouté un charme additionnel à une activité déjà fort agréable.

Jusqu'à l'année prochaine!

LA BOÎTE À GANTS DU VEA

VEA GLOVEBOX

IN MEMORIAM

Jean-Pierre Togneri est décédé le 27 mars 2014 à l'âge de 81 ans. Il est venu au Canada en 1955 pour la Régie Renault.

Passionné d'automobile et de rallyes, il accumula au cours des années une quinzaine de voitures principalement des Peugeot.

IN MEMORIAM

Jean-Pierre Togneri passed away last March 27th 2014 at the age of 81. He came to Canada in 1955 and worked for Régie Renault.

Jean Pierre was a lover of cars, more specifically he loved rallying. Over the years he owned roughly fifteen cars, most of which were Peugeots.

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de Claude Foussard. Bien qu'il fût inhumé en France auprès des siens, au retour de sa femme et de son garçon (également membre au VEA depuis plusieurs années), il y eut une cérémonie commémorative en son honneur.

Claude était un amoureux de voitures et de vitesse, mais avant tout un restaurateur chevronné avec deux restaurants jusqu'à tout récemment. Il a également été professeur titulaire à l'Institut de tourisme et l'hôtellerie du Québec (ITHQ) pendant plus de 30 ans et il était entraîneur pour les concours nationaux et internationaux. Depuis bien des années, il était également juge pour les championnats mondiaux des métiers professionnels au niveau du service, de la sommellerie et des bars.

Claude avait une Porsche et il s'était acheté une Ferrari tout récemment pour ces vieux jours, qu'il disait.

Claude avait une connaissance générale à l'infini sur plusieurs sujets qu'il défendait avec honneur, et quand on disait quelque chose d'imprécis, il pouvait nous aider à parfaire nos connaissances immédiatement. Il aimait discuter et argumenter de façon passionnée avec sa logique implacable. Il aimait aussi apprendre quelque chose de nouveau pour élargir ses horizons. Il aimait voyager.

Il était un citoyen du monde ayant les nationalités Suisse, Française et Canadienne et il allait régulièrement dans ces 3 pays.

Il va nous manquer, pour sa participation régulière aux activités du club, mais aussi pour son animation passionnée et sa franchise.

Alois Fürer

It is with great sadness that we learned of the passing of our fellow member Claude Foussard. Claude was laid to rest in the family plot in his native France. His surviving spouse and son (also a long-time VEA member) held a memorial service upon their return from France.

Claude was a lover of cars and also had a taste for speed. However, Claude was first and foremost a seasoned restaurateur, owning two establishments prior to his passing. He was also a professor with tenure at the ITHQ (l'Institut de tourisme et l'hôtellerie du Québec) for over 30 years. In addition to teaching, he judged and coached in many international competitions in the hotel industry.

Claude was the proud owner of a Porsche, and recently purchased a Ferrari (as he put it) for his golden years.

His knowledge on various subjects was vast, and he defended his views passionately. His debating skills were above board. Always the teacher, he never missed an opportunity to illustrate a point and share his knowledge with those of us not in the know. On the flip side, he also loved to learn and expand his knowledge and horizons.

Being a seasoned traveller, Claude was a citizen of the world, having French, Swiss and Canadian citizenships. He regularly travelled between these countries.

His regular participation and his lively presence during our events will be greatly missed.

Alois Fürer

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

Richard Boudrias
Directeur des relations extérieures

1955 Citroën Traction 15/6 H

Paul Delaney
Directeur des activités

1985 Porsche 944

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

Stéphane Palumbo
Webmestre

1974 Citroën SM IE
1954 Citroën 15 Six H
1972 Citroën SM
1970 Jaguar E-Type 2+2

LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA

VEA PORTRAITS GALLERY

Sophie Goudey, Gabriel Desroches (fils de Gilles co-fondateur), la XK120 et son logo VEA ! Août 2014

Vous pouvez tous crever !!!

Vieux cirque de Paris *Photo par Jean-Baptiste Rosay, 2014*

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.

VHS :

- L'Histoire de l'Automobile 1930-1960 — 113mn.
- Le Mans 2001-2007
- Visuel Voitures Anciennes
- Monaco 1997 Vintage Racing
- Amilcar Rallye
- Carrera Pan American
- Spécial Ferrari Discovery Channel (1998) / Le Point SRC 1996
- Alfa Romeo 2002
- Wingho - Auto Classic Inc.
- La Traction Avant (Gérard) — 63mn.
- Tour de France Auto 96 - FA.96
- Expo V.E.A. Auto patrouille (G.D)
- La filière canadienne Épisode 5 : L'affaire Rivard
- La filière canadienne Épisode 6 : Combat de la mafia
- La filière canadienne Episode 10 : L'étau se resserre
- The Bentley Boys
- Rolls-Royce
- Best Rallye Cars
- BMW 1/ History Channel — 60mn.
- BMW 2/ The story of BMW
- BMW 3/ Visual history of BMW
- Racing in Blue Part 1/ Alpine Berlinette
- Racing in Blue Part 2/ Objectif Le Mans.
- Best of F1 cars.
- The marque of a legend. GS-2.
- Classic cars & Sport car film collection
- Victory by Design : Porsche story — 70mn.
- Victory by Design : Mercedes-Benz 110 years of excellence — 50mn.
- The National Museum of Beaulieu, GB — 29mn.

DVD :

- La Croisière jaune maintenant en DVD
- La Croisière noire maintenant en DVD
- ICCCR 2002
- Classic Le Mans 2002
- Tour Auto Lissac 2005
- Rétromobile/Paris 2008
- Mille Miglia 2013
- Mille Miglia 2014
- Tour de France Optique 200
- Aston Martin.
- Porsche
- Tour de France - 52ème
- Tour de France Jaguar
- Victory by Design: Alfa-Romeo
- Victory by Design: Maserati
- Victory by Design: Aston-Martin
- Victory by Design: Porsche
- Victory by Design: Ferrari
- Porsche Legendary Cars
- 50 Years of Ferrari
- Ferrari 250 GTO 40th Anniversary
- Lotus
- Lotus story : 1948 / 1954
- Lotus story : 1954 / 1962
- Lotus story : 1963 / 1968
- Lotus story : 1968 / on wards
- Peugeot
- Jaguar MKII 3,8L
- 75 heures, 75 ans de la Traction à Arras, France
- Raid de la Cordillière, Tractions Sans Frontières

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 à manches courtes, 100% polyester, bleu monarque, logo & site web brodés, P-M-G-TG	45.00
♦ Manteau homme ou femme North End en molleton vert forêt, broderie VEA **NOUVEAU**	45.00
♦ Écusson en métal / *Metal Club badge*	35.00
♦ Autocollant 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
♦ Trousse/Kit contenant: manomètre, lampe de poche, stylo à bille et pointeur à écran tactile, mini bloc-note avec logo VEA **NOUVEAU**	20.00
♦ Couverture pique-nique à bandoulière avec logo VEA **NOUVEAU**	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

Pièces à vendre

- Une pompe à essence électrique 6 volts neuve dans la boîte: 100$
- Un tuyau double sous-caisse flambant neuf pour Citroën 15/6 ordinaire: 250$
- Écran antibuée doté de quatre suces 6 volts, neuf: 50$
- Bar antibuée chromée avec deux suces 6volts, neuve: 40$

Richard Boudrias 514-697-9037

Jaguar 340, Sport Saloon, 1968

Noire, intérieur noir. Manuelle 4 vitesses, roues fils chromées, servofreins. Restauration importante complétée récemment, multitude de pièces neuves, factures à l'appui. Plusieurs documents et outils originaux. État remarquable. Solide et prête pour la route. Certificat d'originalité Jaguar Heritage Trust.
Prix: 29 500$.
pao@cgocable.ca 514-983-5820.

Lotus Europe 1968

Excellente condition.
Véhicule superbe totalement restauré
Prix: 16 000 $.
Contactez le vendeur au

514-805-1083 ou
514-745-6278

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

Renault 4L R1120 1962

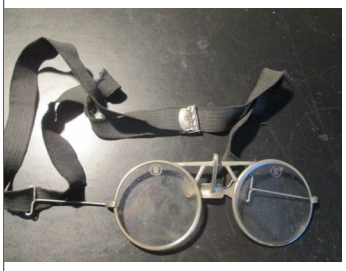
Complète et fonctionnelle.
Prix : 5 000 $
Contactez le vendeur au
450-566-1993.

Mercedes-Benz 300SE 1988

Berline 4portes, 6 cylindres, grand confort, cuir gris anthracite d'origine, A/C – A.B.S. – Toit ouvrant – Pneus Michelin récents
Entretien par concessionnaire & chez SALVATORE
Jamais sortie l'hiver – 248 300 km en 26 ans
Pour passionné(e) de la marque.
Prix: 7 500 $ ou faire une offre.
Jean-Baptiste au **450 467 2639** ou **jebaro@vea.qc.ca**

Documentation à vendre

A) Collection de 34 revues ROAD&TRACK des années 1951 à 1959 ainsi qu'une de 1963 et 1964. $100 / le lot.



◄ B) Paire de lunettes de chauffeur datée de 1912. Très bon état et aucun défaut. $50

C) 5 rares catalogues de pièces des années 20, France abondamment illustrés en très bon état. $40 / le lot. ►

D) Collection de 11 revues Science et Vie (Automobile) 1964-65/1949-50/1950-51/1951-52/1952-53/1953-54/1955-56/1961-62 /1964/1955/1959-60 $50 / le lot.

E) Dépliants: Renault 4 1953 $15/Austin America $10/Simca Matra Bagheera $25/Javelin 1950 $25/Rover 75 $10/Austin A40 Sport $15/Austin Seven 1950 $15/Hillman Minx $15/Peugeot 204 $15/Renault 4 1956 $40/Singer 1950's $15

gbureau@videotron.ca

LES ACTIVITÉS 2015 DU VEA

VEA 2015 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 !

MARS, 7	SOIRÉE DES DAMES (AVEC UN GRAND CHEF DE L'ITHQ)	ALOIS FÜRER BERNARD BELLAVANCE
AVRIL, 1	ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (JUMELÉE AU SOUPER DU 1ER MERCREDI)	MICHEL GOU
AVRIL, 26	CABANE À SUCRE	RICHARD BOUDRIAS
MAI, 24	FLORAISON DU DOMAINE PINACLE	DOMINIQUE FORTIER
JUIN, 3	GRAND PRIX F1, BBQ (JUMELÉE AU SOUPER DU 1ER MERCREDI)	PAUL DELANEY
JUIN, 13	BALADE LE LONG DU RICHELIEU VERS ODANAK	MICHEL GENDRON ALAIN FABRY
JUILLET, 12	POINTE-DU-MOULIN DE NOTRE-DAME-DE-L'ÎLE-PERROT	ALOIS FÜRER
AOÛT, 15 - 16	RALLYE DES ITALIENNES	GERMAIN CORNET
SEPTEMBRE, 19	RALLYE DES VOITURES ANCIENNES, 150ÈME DE ST-ÉLIE-DE-CAXTON	RICHARD BOUDRIAS
OCTOBRE, 25	ON SUIT BERNARD ...	BERNARD BELLAVANCE

LES AUTRES ACTIVITÉS

JUIN, 21	CITROËN RENDEZVOUS, SARATOGA SPRINGS, NY	CITROENVIE.COM
JUIN, 28 (JUILLET, 1ER PLUIE)	DÉJEUNER SUR L'HERBE À VILLE DE MONT-ROYAL - PARC CONNAUGHT	VAQ.QC.CA
JUILLET, 5	FIAT BREAKOUT	FIATCLUB.CA
JUILLET, 10 - 11	SOMMET DES LÉGENDES, MONT-TREMBLANT	LECIRCUIT.COM
JUILLET, 18 - 19	CONCOURS D'ÉLÉGANCE DE CHAMBLY	VAQ.QC.CA
AOÛT, 1 - 2	GRANBY INTERNATIONAL	VAGI.QC.CA
SEPTEMBRE, 7	DÉJEUNER SUR L'HERBE AU PARC OUTREMONT	VAQ.QC.CA
SEPTEMBRE, 18 - 20	25th BRITISH INVASION, STOWE, VT	BRITISHINVASION.COM
SEPTEMBRE, 27	RADUNO MONTEBELLO	FIATCLUB.CA
OCTOBRE, 7 - 10	HERSHEY, PENNSYLVANIA	HERSHEYAACA.ORG

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

LE *Super*

AUTOSHOW

12 septembre 2015 au Circuit ICAR

PRÉSENTÉ PAR

LE GUIDE DE L'AUTO 50

Les plus belles voitures anciennes, supercars, Hot rods et voitures modifiées du Québec rassemblés

Présentation de course de Mustang d'époque

Venez admirer l'Aston Martin Vantage GT4

Gagnez un tour de piste avec un de nos réputés journalistes du Guide de l'auto dans une voiture exceptionnelle

Essais de voitures neuves sur notre circuit de 1,3 km

Jacques Duval et sa Tesla sur la piste d'accélération

WWW.SUPERAUTOSHOW.CA

Billets disponibles en ligne dès maintenant

La Capitale Assurances générales

GREGOIRE

ICAR