AUTOSIASTE

VOL 44 no 2 Depuis / Since 1974 ÉTÉ / SUMMER 2021

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

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

1986 BMW 325es

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

1960 Austin Healey
« Bugeye Sprite »

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

1972 BMW 2002 tii

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

1955 Citroën Traction
15/6H

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

1998 Volvo S70GLT

Corine Laurenti Javieze
Directrice de la boutique
javlaucor@gmail.com

1948 Rolls-Royce Silver
Wraith

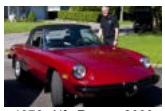
Vincent Prager
Directeur adjoint - activités
514-673-7431
vincent.prager@dentons.com

1955 Land Rover

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

1974 Alfa Romeo
2000GTV

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


1976 Alfa Romeo 2000
Spider

COLLABORATEURS

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

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

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

Impression: *www.photographiquemf.ca*
Tirage: 145 exemplaires

SOMMAIRE CONTENTS

VOL 44 no 2 **ÉTÉ / SUMMER 2021**

ARTICLES

3	MOT DU PRÉSIDENT / PRESIDENT'S WORD
4	MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / EDITOR-IN-CHIEF'S WORD
5-7	AC : L'AVENTURE COBRA
8-9	LANCIA LAMBDA
10-12	LA RESTAURATION D'UNE ALFA ROMEO 1969
13-15	MERCEDES-BENZ 540K
16-18	MY CARS - JOHN CHEFFINS
19	STANDARD 14 DROPHEAD COUPE
20-21	JOSEF GANZ - CREATOR OF THE VOLKSWAGEN

RUBRIQUES / REGULARS

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

PAGE DE COUVERTURE / COVER PAGE

1937 Mercedes-Benz 540K roadster Mayfair

Voitures Européennes d'Autrefois
Vintage European Automobiles
C.P. 62, Succ. St-Charles, Kirkland (Québec) H9H 0A2
vea.qc.ca
info.vea.qc@gmail.com

MOT DU PRÉSIDENT

PRESIDENT'S WORD

Par / By Gilbert Denis

S'il est une tradition qui m'a toujours interpellé aussi loin que je m'en souvienne, c'est celle de souligner le départ d'une personne – non pas sa mort, départ ultime – mais lors d'un changement d'employeur, par exemple. Mais alors, qu'en est-il de ceux qui restent chez le même employeur toute leur vie? N'auront-ils droit qu'à une unique reconnaissance festive qu'au bout de leur carrière ?!?

C'est à l'occasion de la toute dernière AGA le 2 juin dernier qu'a resurgi cette pensée.

Et donc cette fois-ci, je veux souligner sincèrement – non pas un ou des départs du CA – les (3) administrateurs du CA qui ont osé renouveler leur mandat pour un autre trois (3) ans, les (2) administrateurs nommés en cours d'année, et qui se sont faits élire pour la durée résiduelle du mandat de l'administrateur qu'il remplaçait et la nouvelle administratrice qui s'est jointe au groupe, doublant par le fait même la représentation féminine au sein du CA. Et vous savez de qui je parle si vous avez lu le courriel que le VEA vous a envoyé au lendemain de l'AGA ou que vous avez parcouru la bande de gauche de la page 2 de cet Autosiaste. Lors d'une prochaine activité en personne, n'hésitez pas à lever votre verre à leur intention !

Sans ces bénévoles, eh oui vous avez bien raison de penser que je me répète, donc, sans ces bénévoles, comme dans beaucoup d'OBNL, l'existence de ladite OBNL, ne serait que passive et non pas active. En écoutant (à l'AGA) ce qui s'est fait en 2020 malgré la COVID-19 et les limitations en découlant, ce sont presque 50% des activités au calendrier qui ont été réalisées même si elles ont dû être ajustées dans certains cas. Tout un exploit dans les circonstances; bravo à tous ceux et celles qui les ont organisées et aussi à ceux et celles qui y ont participé car votre présence est essentielle !

C'est donc au moment où la lumière au bout du tunnel commence enfin à nous éblouir, que je vous écris pour que vous sortiez de chez vous pour rencontrer, enfin, vos amis membres du VEA en n'hésitant pas à amener un ou de nouveaux amis.

Même si le nombre de membres a diminué, l'existence du club VEA et la qualité de ses activités n'en sont pas ébranlées. À vous d'en profiter !

Bon été dé-confiné! O

If there is a tradition that has always challenged me as far back as I can remember, it is that of underlining the departure of a person – not his death, the ultimate departure – but during a change of employer, for example. So, what about those who stay with the same employer all their lives? Will they only be entitled to one festive recognition at the end of their career?!?

It was at the very last AGM on June 2 that this thought resurfaced.

And so this time, I want to underline sincerely – not one or more departures from the Board of Directors – the (3) directors of the Board of Directors who dared to renew their mandate for another three (3) years, the (2) directors appointed in during the year, and who were elected for the remaining term of the director they replaced and the new director who joined the group, thereby doubling the female representation on the Board of Directors. And you know who I'm talking about if you've read the email the VEA sent you the day after the AGM or read the left side strip on page 2 of this Autosiaste. At an upcoming in-person activity, don't hesitate to raise your glass to them!

Without these volunteers, yes you are right to think that I am repeating myself, therefore, without these volunteers, as in many NPOs, the existence of the said NPO would only be passive and not active. Listening to (at the AGM) what was done in 2020 despite COVID-19 and the resulting limitations, almost 50% of the activities on the calendar were carried out even if they had to be adjusted in some cases. Quite an achievement under the circumstances; Bravo to all those who organized them and also to those who participated because your presence is essential!

It is when the light at the end of the tunnel finally begins to dazzle us, that I am writing to you to leave your home to meet, finally, your friends, members of the VEA, not hesitating to bring one or more new friends.

Although the number of members has declined, the existence of the VEA club and the quality of its activities have not been shaken. Make the most of it !

Have a good unconfined summer! O

Dessin de Guillaume Lopez

MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Par / By Yves Boulanger

Déjà l'été. Notre patience semble récompensée : nous aurons de vraies activités cette saison. On commence à s'en sortir. Nous en verrons les cicatrices pendant des années. Mais la première activité a eu lieu il y a quelques jours… la vie reprend!

Le numéro de l'Autosiaste que vous tenez entre vos mains est né d'une catastrophe. Le contenu quasi complété s'est évaporé suite à une erreur informatique. Mais il avait été fait avec la participation de certains d'entre vous. J'ai reçu quelques articles dans lesquels vous racontez vos expériences personnelles; j'en ai publié deux ici et j'en ai d'autres en réserve. Il a donc été facile de reprendre ce contenu.

Votre participation croissante est une tendance que je trouve intéressante, et je vous invite à prendre la plume et nous partager vos expériences. Pas besoin d'être Voltaire, c'est à ça que sert un rédacteur en chef. Mais si vous avez des photos… nous adorons les photos. J'ai aussi reçu de nombreux commentaires et suggestions. Certains des articles que vous lirez en sont issus.

Bonne lecture. O

Summer already. Our patience seems to be rewarded : we will have real activities this season. We are starting to get out of it. We will see scars for years to come. But the first activity took place a few days ago… life is starting up again!

The Autosiaste issue you are holding in your hands was born out of a disaster. The almost complete content has wiped out due to a computer error. But it was done with the participation of some of you. I have received a few articles in which you recount your personal experiences; I've posted two here and have more in store. So it was easy to redo this content.

Your growing participation is a trend that I find interesting, and I invite you to take a pen and share your experiences with us. You don't have to be Shakespeare, that's what an editor is for. But if you have pictures ... we love pictures. I also received many comments and suggestions. Some articles that you will read come from these.

Enjoy. O

N'OUBLIEZ PAS !

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

DON'T FORGET !

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

LE BORDELAIS

TEMPORAIREMENT VIA
TEMPORARILY VIA zoom

514 337-3540

FITZBACK GARAGE

819 471-6798
www.fitzbackgarage.com
info@fitzbackgarage.com
8100 Avenue Ouimet,
St-Hyacinthe, Québec
J2R 1S8
Fitzback Garage
Voitures Anciennes

ÉVALUATION DE VOITURES ANCIENNES
SERVICE PROFESSIONNEL
D'UNE JOURNÉE!
Reconnu par la SAAQ
Reconnu par les compagnies d'assurance

Tarifs: 75 $ sur place
95 $ à votre domicile

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

Tél.: 514.745.6278
Cel.: 514.824.6278

AC : L'AVENTURE COBRA

Par Gilbert Denis

Ayant arrêté la compétition automobile en 1960, à 37 ans, pour cause de santé, le pilote texan Carroll Shelby veut développer une voiture américaine capable de battre les Ferrari en catégorie GT. Le pilote et commerçant automobile Ed Hugus lui suggère de prendre contact avec la firme britannique AC. Étant membre du réseau de concessionnaires de Max Hoffman, Hugus a plusieurs contacts dans le domaine dont le directeur général de AC, Derek Hurlock. L'idée arrive à point: Bristol vient d'annoncer à Hurlock qu'ils vont abandonner la fabrication du moteur qu'ils leur fournissent depuis des années. AC va se retrouver sans moteur pour sa Ace, une jolie voiture de sport qui allie une carrosserie ressemblant à la Ferrari 166 à un chassis qui a fait ses preuves en compétition.

À l'automne 1961, Shelby propose de placer le nouveau « petit » moteur Ford V-8 de 3,6 litres (221 pc) sous la belle carrosserie d'aluminium d'une Ace. Il rend visite à AC et obtient leur intéret. Début 1962, AC construit le premier prototype. Celui-ci est expédié sans moteur en Californie dans l'atelier de Dean Moon où Shelby fait installer le moteur Ford de 4,2 litres (260 pc) qui est maintenant disponible. Le travail est complété en une journée et la Shelby Cobra est prête à être présentée aux journalistes. En vieux renard, Shelby prête le prototype aux différents magazines automobiles en le faisant peinturer chaque fois dans une couleur différente, donnant l'impression que toute une série de Cobra a été fabriquée.

Voici donc qu'entre en scène la légendaire Cobra, la plus célèbre des voitures musclées et certainement l'une des plus rapides. Les journalistes sont enthousiasmés par la Cobra, mais Shelby n'a pas un sou : c'est Hugus qui finance l'achat de quelques châssis chez AC et qui les fait

■ *Lee Iacocca et Caroll Shelby.*

assembler dans les ateliers de son entreprise, Continental Motors de Pittsburgh. Shelby demande la partipation de Ford qui se laisse tirer l'oreille: ils voient Shelby comme un charlatan. C'est l'implication de Hugus qui les convainct. Shelby maneuvrera ensuite pour l'évincer du projet. Hugus a d'autres chats à fouetter, il se contentera d'être le premier concessionnaire Shelby. À l'automne, AC envoie 100 voitures aux USA pour la phase finale d'assemblage. La Shelby American est enfin en opération.

Cette voiture de sport 2 places reposait sur le même châssis tubulaire en acier que la AC Ace, avec à l'avant et à l'arrière une suspension à ressorts à lames transversales. Ses performances enthousiasmantes étaient dues au poids relativement léger de sa carrosserie et au couple géant des V-8. Les premières Cobra avaient la version 4,2 litres (260 pc), mais très vite, dès 1963, Shelby adopte le nouveau moteur de 4,7 litres (289 pc), faisant grimper la puissance de 260 à 271 ch. La vitesse maximale était de 222 km/h, mais le plus impressionnant était l'accélération : elle passait de 0 à 100 km/h en 5,5 secondes et elle couvrait les 400 mètres en 13,9 secondes. Même à l'époque, la Cobra n'était pas faite pour les novices. Naturellement, des freins à disque étaient montés sur les 4 roues, et la direction a été remplacée par une crémaillère sur la Shelby Cobra Mk II. C'est sous cette forme que la voiture est sortie en Angleterre en 1964 sous le nom de AC Cobra 289.

■ *1962 : Ed Hugus et les premières Cobra chez Continental Motors.*

■ *CSX2002, la troisième Cobra, fut la première préparée par Shelby American pour la compétition. Importée au Canada par l'écurie Comstock de Toronto, elle fut rachetée par Jean Ouellet de Rimouski dès 1963. Elle semble avoir été la seule Cobra qui hanta les circuits québécois pendant les années 60 et 70, entre différentes mains. Elle est aujourd'hui propriété du musée Shelby.*

La Cobra trouva rapidement le chemin des pistes de course, autant en Europe qu'en Amérique, et autant entre les mains de pilotes amateurs que professionnels. Ses succès continuèrent de contribuer à sa légende.

En 1964, Shelby fit concevoir un coupé Cobra par son employé Pete Brock. Les lignes aérodynamiques du coupé augmentèrent la vitesse de pointe et rendirent l'auto compétitive dans les compétitions internationales. Avec ce coupé baptisé Daytona, Shelby rafla à Ferrari la coupe internationale des constructeurs en catégorie GT pour l'année 1965.

Ce n'était pas suffisant pour Shelby. En 1965, il installe un moteur plus gros pour produire la Cobra 7 litres (427 pc). En fait, la 427 était bel et bien une nouvelle voiture. Un essai avait été fait en installant un moteur de 6,4 litres (390 pc) dans une Cobra Mk II; le pilote d'essai Ken Miles l'avait trouvée rapide mais trop délicate à conduire. On avait atteint les limites du châssis de la Ace. La 427 Mk III ne partageait que les portes et le capot avec la Mk II. Son châssis avait été entièrement revu et il était maintenant plus rigide. Quant à la suspension, elle utilisait des ressorts hélicoïdaux plutôt que les antiques ressorts à lames. En Grande-Bretagne, la Mk III devint la AC 289 Sport, possédant le même châssis que la 7 litres mais conservant le moteur plus modeste. La 427 produisait 425 ch sous sa forme de base - les moteurs préparés pour la SC délivraient au moins 480 ch – et son pouvoir d'accélération était le plus rapide au monde sur une voiture de série : de 0 à 100 km/h en 4,2 secondes. La plupart des Cobra Mk III furent en fait livrées avec le V-8 de 428 pc, 390 ch, de la Ford Thunderbird, disponible plus facilement et moins couteux.

Shelby cessa la fabrication de la Cobra en 1967 ; les normes de sécurité naissantes devenaient contraignantes, mais en réalité la rentabilité du projet n'était pas suffisante. Shelby préféra se concentrer sur les Mustang. Pour sa part, AC offrit la 289 Sport sur le marché européen jusqu'en 1969.

■ *CI-DESSUS : En dépit des apparences, l'élégante AC 428 dessinée par Frua est issue de la Cobra.*

Deux choses méritent encore d'être mentionnées. Le châssis Mk III allongé de 15 cm fut utilisé sous la carrosserie d'un coupé grand tourisme italien élégant, dessiné par Frua. Cette AC 428, sortie en 1965, fut également offerte en décapotable. Elle fut fabriquée par AC et Frua jusqu'en 1973. Un prototype d'une AC 429 à quatre places fut fabriqué mais AC ne donna pas suite au projet.

■ *1963 : La Cobra aux 24 heures du Mans. La numéro 4 est inscrite et pilotée par Ed Hugus.*

■ *1966 : Derek Hurlock et les produits de son usine.*

■ *CI-DESSOUS : Bataille entre deux légendes: Ferrari 250 GTO et Cobra Daytona.*

Shelby Cobra	*(1962-1967)*
AC Cobra	*(1964-1969)*
Moteur	*V8 Ford culbuté*
Cylindrée (cc)	*4 253 / 4 727 / 6 984*
Puissance (ch)	*260 à 480*
Boîte de vitesses	*4 rapports*
Poids à vide	*916 à 1 050 kg*
Vitesse maximale	*220 km/h et plus*
Quantité fabriquée	
Shelby Cobra Mk I 260	*75*
Shelby Cobra Mk I 289	*51*
Shelby Cobra Mk II 289	*476*
AC Cobra (Mk II)	*62*
Shelby Cobra Mk III 427SC	*56*
Shelby Cobra Mk III 427	*360*
AC 289 Sport (Mk III)	*132*
Total	*1 212*

■ *CI-DESSUS : L'intérieur spartiate d'une Cobra 427 et son curieux levier de vitesses à plat.*

Au moins une AC 428 (CFX29) fut importée au Canada par John Robidoux du Garage Special Services de Westmount, et exposée au salon de l'auto britannique à l'hôtel Reine Elizabeth en avril 1970.

Dès le début des années 1970, la légende engendra l'apparition de reproductions de Cobra sous forme de kits. En 1983, Brian Angliss, qui avait acquis les droits et l'outillage d'AC, fit renaître la voiture sous le nom de Cobra Mk IV, tandis que Caroll Shelby faisait de même aux USA - mais ça c'est une autre histoire. O

■ *AU CENTRE : Caroll Shelby et CSX2000, la première Cobra.*

■ *CI-DESSUS : Cobra 427 Mk III. Les lignes fluides de la Cobra originale ont cédé le pas à la testostérone.*

■ *A DROITE : COX6014, la 14ème AC Cobra. Fabriquée en 1963, elle fut importée à Montréal par Cambridge Motors. Elle appartient aujourd'hui à un collectionneur ontarien. Les Cobra furent aussi vendues au Canada par les agents Ford-Shelby.*

LANCIA LAMBDA

Source : Histoires insolites des Voitures de Légende par Marc Lefrançois

Née d'une coque de bateau

« Le design révèle l'essence intérieure d'une chose. »

Vincenzo Lancia

La Lancia Lambda est assurément tout sauf une voiture lambda. Greta Garbo l'a bien compris, puisque c'est son automobile préférée. Bien au contraire, dans la hiérarchie des véhicules d'exception, elle est très certainement à ranger dans la classe des alphas, comme le sera quelques années plus tard la magnifique Lancia Astura, toutes les deux incarnant à la perfection l'audace et le glamour des années folles. Mais lorsqu'elle sort, l'appellation « Type Alpha » est déjà prise par le premier modèle de la marque, Lancia 12 HP Alpha. Cette dernière est une création de Vincenzo Lancia. Ce fils d'un industriel piémontais de l'agro-alimentaire refuse de suivre la tradition familiale pour s'adonner pleinement à sa passion de l'automobile. Le jeune homme s'impose très vite parmi les pilotes les plus talentueux du début du XX^{e} siècle, sous les couleurs de Fiat, pour qui il va devenir chef des essais. Puis, avec un collègue, Claudio Fogolin, il décide de créer sa propre marque en 1907, à Turin. Il n'a alors que 25 ans, le pari est audacieux. L'entreprise est d'autant plus risquée qu'un incendie détruit le premier prototype de la « Lancia & C. Fabbrica Automobili ». Lancia persiste et les premiers exemplaires peuvent enfin sortir, suivis d'autres modèles de plus en plus innovants, tous appelés selon l'alphabet grec. Ce sont déjà de belles voitures, chères et sophistiquées, qui se vendent bien, mais Vincenzo Lancia est insatisfait, les automobiles sont encore trop inconfortables et dangereuses.

En Italie, au début des années 20, trois grands constructeurs se disputent le marché automobile et rivalisent d'inventions techniques : Fiat, Lancia et Alfa Romeo. Pour mieux vendre, il faut trouver le meilleur compromis possible entre la voiture de tourisme et la voiture de compétition. En 1922, Lancia est parvenu à se distinguer avec trois modèles particulièrement innovants : la Kappa pourvue des premières jantes en acier venant efficacement remplacer les roues en bois, la Dikappa avec un moteur dont la distribution est assurée par un système de soupapes en tête et la Trikappa équipée d'un tout nouveau moteur huit cylindres en V. Grâce à ces évolutions, les voitures disposent d'une importante puissance malgré leurs modestes cylindrées. En seulement une dizaine d'années, Lancia, qui mise sur la compétition pour faire connaître ses voitures originales, est parvenu à gagner une réputation mondiale. Le meilleur est pourtant encore à venir. En 1922, Vincenzo Lancia étonne le monde entier de l'automobile en proposant un modèle unique : la Lambda.

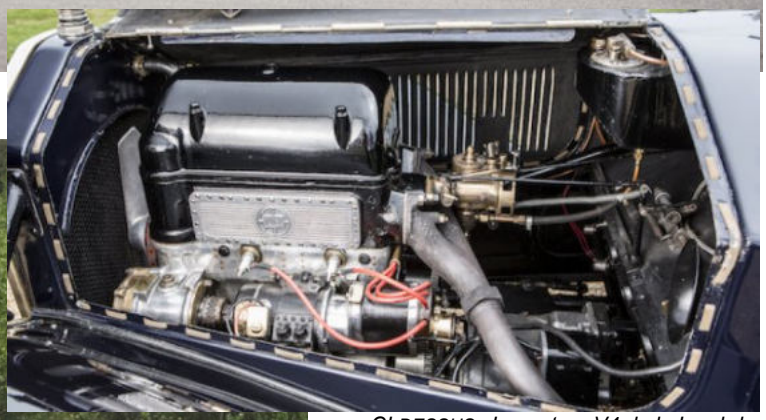
Complètement nouvelle dans sa conception, la voiture fait l'objet de sept dépôts de brevets. Le plus caractéristique est qu'il s'agit de la première automobile au monde à adopter une caisse autoporteuse et un train avant à roues indépendantes. C'est à l'occasion d'une plaisante croisière en bateau, au cours de laquelle le constructeur n'aurait pas pu s'empêcher de remarquer et d'admirer la rigidité de la coque du navire, que Vincenzo aurait eu la révélation d'une carrosserie autoportante destinée à remplacer le lourd châssis conventionnel hérité des véhicules hippomobiles. La conception sera laborieuse, mais cela en vaudra la peine. Mise au point par l'ingénieur Zeppegno, la carrosserie dite « monocoque », faite d'éléments en tôle d'acier emboutie rivetés et soudés, est révolutionnaire. Basse et élancée, cette structure pourvue d'un long capot et d'un toit plutôt bas assure à l'automobile un confort et une tenue de route exceptionnels. En outre, le plancher porteur offre la possibilité de modifier l'empattement, ce qui permettra aux carrossiers Indépendants de laisser libre cours à leur imagination. Son moteur original de quatre cylindres en V de 2,1 litres ne développe que 49 cv, mais permet tout de même d'atteindre les 115 km/h et de transporter quatre passagers dans un confort de marche inédit pour l'époque. (NDLR: c'était une performance très valable en 1922, similaire à celle que la

■ *La caisse autoporteuse de la Lambda, une première qui fera école.*

11CV Citroën offrira douze ans plus tard. Les dernières séries de la Lambda offriront des moteurs de 2,4 puis de 2,5 litres qui atteindront 69 cv.)

Présentée au Salon de Paris, la Lambda propulse d'emblée Lancia parmi les constructeurs les plus novateurs. Plus tard, le modèle sera considéré comme un des grands moments dans la longue histoire de l'automobile, une des voitures les plus significatives de tous les temps.

Le succès est immédiat. Il va être mondial. Jamais jusqu'alors un modèle ne s'est aussi bien exporté. Construite jusqu'en 1933, la Lambda va être fabriquée à 13 000 exemplaires et connaître neuf séries différentes. O



■ *CI-DESSUS : Le moteur V4 de la Lambda, fort compact, doté d'un arbre à cames en tête.*

■ *TOUT EN HAUT : Lambda Torpedo 1925, 5ème série. La caisse autoporteuse rendait difficile le dessin d'une carrosserie profilée.*

■ *CI-DESSUS : Pour sa première particpation aux Mille Miglia en 1927, Lancia fit construire deux Lambda Spider 7ème série par Zagato, dont celle-ci. Elles se classèrent 4e et 5e.*

■ *A DROITE : Lambda 1930 8ème série avec carrosserie anglaise Airflow Streamlines 1946. La rareté des autos neuves en période d'après-guerre rendait populaire la pratique de recarrosser une automobile.*

LA RESTAURATION D'UNE ALFA ROMEO 1969

Par Gilbert Denis

Printemps 1982, cela fait à peine 2 ans que j'ai gradué mais j'en suis déjà à mon second emploi. J'en aurai huit, par choix, au cours de mes 15 premières années, ce que la génération suivante fera, je l'expérimentais déjà !!!

Partout où je suis passé, les collègues ont su que l'automobile (et les motos) et moi on entretient un lien indissociable.

Donc revenons à ce début de printemps 1982 alors qu'une collègue me demande quelle serait la valeur de l'automobile de son chum, automobile garée sur le terrain derrière la maison d'amis qui déménagent… le 1er mai comme cela se faisait encore avant que le 1er juillet devienne la «norme» ! L'auto doit sortir de là. C'est une Alfa Roméo décapotable rouge. Mais encore ? L'inscription sur le coffre mentionne 1750 [cc].

Rappelez-vous, nous sommes en 1982, internet, même s'il existe, n'est pas encore accessible au peuple, ça viendra quelques années plus tard. De toute façon, très mais très peu de gens ont un ordinateur portable, un PC. D'ailleurs j'en achèterai un : écran monochrome ambre, deux lecteurs de disquettes de 5¼ po, sans même un disque dur (car trop cher) au cours de l'été 1982 d'un commerce qui a toujours pignon sur rue en 2021 et ma facture porte le numéro 7, ben oui j'étais le 7e client, c'est tout dire !

Donc on fait quoi sans internet pour avoir une idée de la valeur du véhicule : on consulte les revues du genre Auto Hebdo, on questionne les garagistes, dont Luciani sur Jean-Talon O, Montréal ou si vous étiez en Montérégie, Salvatore à St-Jean-sur-Richelieu.

Donc je fais mes devoirs et lui reviens avec un prix qui semble raisonnable selon la description assez complète qu'elle m'en fait. Mais peu de gens connaissent cette marque de ce côté-ci de l'Atlantique, si ce ne sont les amateurs, que je ne suis pas encore, et puis arrive à grands pas le moment où l'auto doit être remorquée, eh oui, elle ne roule pas par ses propres moyens.

Finalement je me porte volontaire et offre le montant demandé, sans vraiment savoir dans quoi je m'embarque. Au moyen d'une remoque louée accrochée à l'énorme parechoc arrière de l'auto paternelle, je ramène l'auto dans un garage privé d'un bâtiment près de l'Université de Montréal où elle restera quelques temps. C'est que je suis en train de me bâtir une Datsun 510 1970 pour le rallye dans un autre garage loué, celui-là, derrière le CEGEP Bois-de Boulogne, mais ça c'est une autre histoire.

Alors vient le jour où j'attaque le projet de restauration de cette Alfa Romeo décapotable 1969 Duetto 1750 aussi appelée, à tort ou à raison Spider Veloce Round Tail 1750.

Ce ne sera pas aussi simple qu'on pourrait penser car Alfa Romeo avait quitté le Québec, Luciani, ci-avant mentionné, est maintenant une concession Infiniti !

Carrosserie et mécanique sont au menu. Pour les pièces, je retrace un concessionnaire du quartier St-Michel qui vend maintenant des LADA (on voit le lien !) et qui possède encore le manuel de pièces. Il accepte de me le prêter une fin de semaine et je me mets à le photocopier d'un couvert à l'autre; c'est qu'il y en a des pages !!!

■ *CI-DESSUS : Elle a du vécu, dans son jus comme on dit.*

Puis je trouve une connaissance qui parle italien et anglais et par lui, je place des appels outre-mer pour commander certaines pièces directement d'Alfa Romeo Italie. Car le télécopieur (fax) commence à peine à s'installer dans les entreprises, il faut donc se retrancher vers le téléphone et les appels interurbains à tarifs prohibitifs. C'est avant que je découvre un commerce de pièces d'Alfa Romeo dans NDG qui sera une source importante de pièces neuves tout comme usagées car rien n'est jeté, le hangar en est plein.

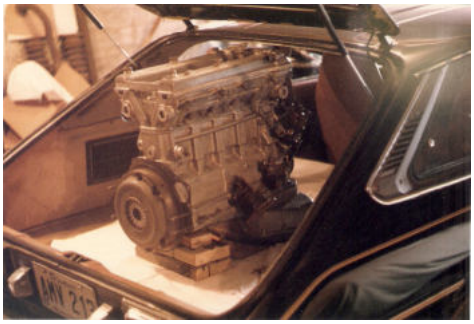
Aparté : il est tellement plus simple aujourd'hui de consulter des sites web et d'y commander une pièce après s'être assuré que c'est la bonne grâce au descriptif et schéma voire photos fournies.

Donc débute la restauration avec les moyens (financiers et outillage) qu'un jeune professionnel peut avoir et la connaissance acquise lors de la restauration/modification de la Datsun.

Tout est démantelé. L'auto ayant été entreposée sur un terrain pendant quelques années sans protection

aucune, la carrosserie est rouillée et même percée. Déjà que, même entretenues, les voitures italiennes d'alors n'étaient pas très résistantes au climat québécois.

Le moteur n'est guère mieux, il a souffert d'un manque d'huile et les chemises (c'est un moteur en aluminium avec cylindres insérés) devront être remplacées. Tout amateur de belles mécaniques ne peut rester indifférent à ce moteur double arbres à came en tête avec l'alimentation par carbus Weber d'un côté et l'échappement (4 dans 2) de l'autre. Il est tellement léger que c'est dans le coffre d'une Toyota Corolla SR5 à hayon qu'il se rendra chez Mtl Auto Sprint de Remo Tagliani, oui oui le père du pilote Alexandre, pour y recevoir les soins nécessaires.



■ *CI-DESSUS : Toyota Bimotore.*

Pendant ce temps, on déshabille totalement le châssis et la carrosserie pour rebâtir les sections du plancher et du coffre qui se sont volatilisées. Restrictions obligent (le travail se fait dans un garage loué sous des logements), les tôles seront formées à la main et rivetées. Mais le résultat est quand même pas mal. Une soudure par point aurait été préférable mais bon !

■ *CI-DESSOUS : Cousu main, ou presque.*

Puis l'auto est envoyée à la peinture pour la couche d'apprêt, intérieur comme extérieur, y compris le tableau de bord qui est en métal et de la couleur de la carrosserie. La couleur originale est conservée et sera tout de suite appliquée sur les sections suivantes : coffre, habitacle, environnement moteur mais pas pour les sections visibles car il y a trop à faire et inévitablement, la carrosserie serait rayée.

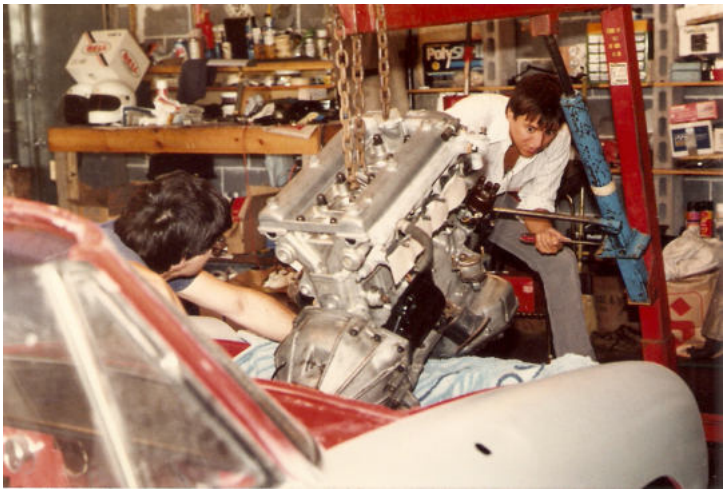
L'assemblage de la mécanique restaurée a lieu et au moment opportun, l'auto est retournée à la peinture pour couvrir toute la carrosserie. Sauf que … revenue au garage sous l'éclairage extérieur, la couleur est plus rouge-tomate que prévue. Comme il s'agissait d'appliquer la même couleur que celle qui avait été appliquée aux parties intérieures, je n'étais pas allé constater le produit fini avant de ramener l'auto, erreur ! Elle reprendra le chemin du débosseleur/carrossier pour être de nouveau sablée et repeinte, sans frais additionnels bien entendu.

Retour final au garage et toutes les pièces sont installées dont toutes celles qui ont été chromées et/ou polies (certaines sont en acier inoxydable) à grands frais, je n'osais même pas penser ce que cela aurait été pour une Buick 1958 par exemple !

Après quelques années, 3 ans en fait, à travailler sur l'Alfa Romeo, vient le moment d'y installer la toile du toit amovible. Ce qu'il y a de particulier avec cette installation, outre qu'elle ne soit pas si simple pour obtenir un beau résultat de toile bien tendue, c'est qu'un ami et moi l'installons la veille de notre départ, ma blonde et moi, pour un mois à parcourir les Maritimes ! Drôlement confiant le gars, car l'auto n'a parcouru que quelques kilomètres depuis sa restauration complète, quand même. Faut croire que j'étais aussi convaincant que convaincu, puisque ma blonde acceptait de faire ce périple d'un mois dans cette auto dont elle n'avait pas vraiment suivi la progression de la restauration.

Deux événements dignes de mention lors de ce voyage :

Le premier est qu'à la sortie du traversier du Nouveau-Brunswick à l'Île du Prince-Édouard, c'était avant le pont de la Confédération, des travaux majeurs de ré-asphaltage nous oblige à circuler sur la section goudronnée alors que l'autre est réasphaltée. À la sortie de cette section, le bas de l'auto, des roues avant au pare-choc arrière, est couvert



■ *CI-DESSUS : Un jeune Gilbert à l'oeuvre. Est-ce que ça passe?.*

■ *CI-DESSUS : Même endroit, trois ans et bien des heures plus tard.*

■ *CI-DESSUS : Et voila! Une Alfa toute souriante.*

d'un bon pouce de goudron noir … sur la peinture toute neuve. De retour à la maison, j'en serai quitte à enlever le plus gros avec une lame de rasoir et à diluer le reste à … la margarine pour ne pas perturber la peinture. Un travail de moine !!!

Le second est que malgré avoir pratiquement tout changé, à l'évidence, je n'avais pas remplacé le cylindre esclave (slave cylinder) de l'embrayage hydraulique. Et donc, il se mis à couler alors qu'on était rendu à la dernière portion de notre voyage soit en Gaspésie après avoir couvert l'île du Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau Brunswick dans leur totalité. Il devenait de plus en plus précaire de désembrayer et donc je m'astreins à le faire le moins possible ce qui n'est pas évident quand on sait que les routes gaspésiennes sont tout sauf planes.

C'est donc muni d'un lot de petites bouteilles d'huile à frein/embrayage que les dernières centaines de miles seront parcourues. Dès mon arrivée, la pièce sera achetée et remplacée aussitôt reçue. Aujourd'hui en 2021, je commanderais la pièce par internet, je la ferais livrer dans une ville de notre parcours pour la remplacer moi-même ou avec l'aide d'un garagiste.

Je conserverai cette Alfa Romeo plusieurs années jusqu'au jour où je la roulerai si peu, d'autres autos et motos l'ayant rejoint et surtout parce que la famille s'étant agrandie, une deux places quand on est trois et même quatre, ça demande de faire des choix !

Néanmoins, ma fille se familiarisera avec l'automobile en les reconnaissant par les roues, ce qu'elle avait sous les yeux (sic) et se souvient de quelques (rares) balades en Alfa Roméo seule avec son père dans son siège d'auto sanglé sur le baquet passager (j'avais ajouté des ceintures de sécurité même s'il n'y en avait pas à l'origine).

Et puis cette restauration d'une belle italienne sera suivie par d'autres … à suivre ! O

MERCEDES-BENZ 540K

Par Yves Boulanger

Lancée au salon de Paris 1936, la 540K était la reine des Mercedes-Benz. Elle était une évolution de la 500K, et elle présentait plusieurs améliorations par rapport à sa devancière. Outre le moteur redimensionné, le châssis était rigidifié par l'usage de sections tubulaires et doté d'une suspension avant indépendante et arrière oscillante, tandis que les freins étaient assistés et la boîte de vitesses, à 4 ou même 5 rapports, était synchronisée. Les 5,4 litres du moteur à 8 cylindres produisaient 115 ch avant que le compresseur n'entre en action en enfonçant l'accélérateur : celui-ci permettait au moteur de livrer 180 ch avec un hurlement de sirène. Cette puissance permettait aux trois tonnes de cette auto colossale d'atteindre un impressionnant 170 km/h.

Pendant les trois courtes années où elle fut produite sur commande, un peu plus de 400 exemplaires trouvèrent preneurs. Contrairement à d'autres modèles de prestige d'avant-guerre, moins de 10% d'entre eux furent habillés par des carrossiers indépendants. Mercedes-Benz offrait à travers ses ateliers de Sindelfingen pas moins de 7 carrosseries différentes sur trois empattements et avec une multitude d'options. La grande majorité des carrosseries Sindelfingen furent des cabriolets à deux ou à quatre places. Quelques coupés et sedans furent aussi livrés, particulièrement des berlines blindées à l'approche des conflits. On notera aussi quelques essais avec une poignée de coupés profilés destinés aux nouvelles Autobahn.

■ *CI-DESSUS : 1938 540K Sedan*

■ *CI-DESSOUS : 1937 540K coupé Hebmüller*

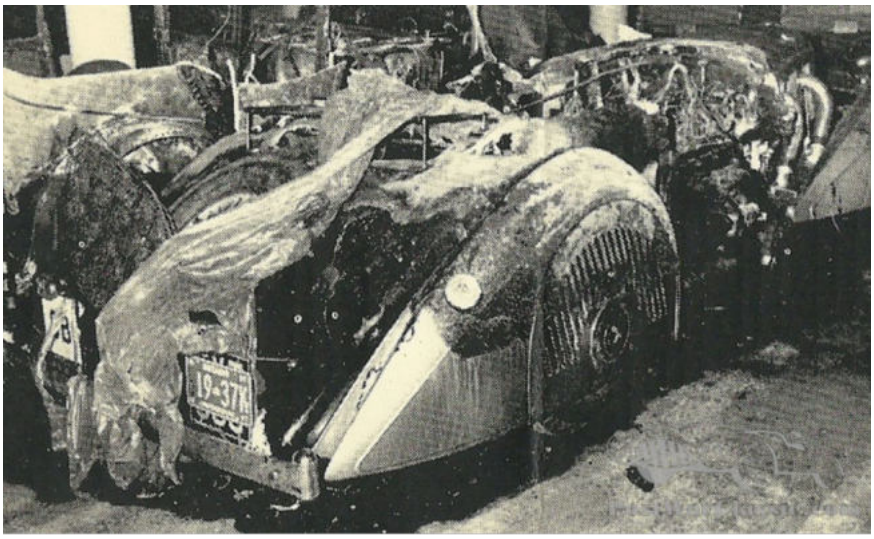
■ *CI-DESSOUS : 1938 540K Autobahn-Kurier*

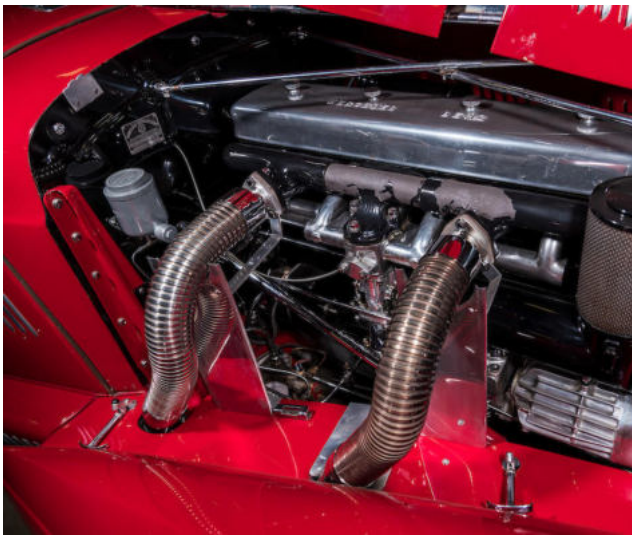
L'auto présentée sur les pages suivantes est unique. Son châssis à volant à droite fut livré à l'agence de Mercedes-Benz de Londres en mars 1937. L'identité de son premier propriétaire est confuse. Elle aurait été commandée par un prince indien qui lui aurait ensuite préféré une Lagonda. Le châssis fut éventuellement confié au carrossier londonien Mayfair, reconnu pour livrer des produits de qualité.

Principalement connu pour son travail sur des châssis Rolls-Royce, Mayfair n'aurait travaillé que sur un tout petit nombre de châssis importés dont une Buick et une Mercedes-Benz 500K. Le dessin de ce chef d'oeuvre aurait été inspiré par la Mercedes-Benz SSK du compte Trossi. Le châssis avait été commandé en version courte et avec l'option du moteur reculé, destinée aux versions les plus racées.

Le roadster Mayfair est spectaculaire mais son parcours a été tortueux. L'auto a changé de mains quelques fois en Angleterre jusqu'à ce qu'elle soit acquise en 1955 par le pilote de course amateur et collectionneur britannique Peter Hessler qui lui fit traverser l'Atlantique vers le Canada. Elle changea à nouveau de mains deux fois pour se retrouver dans la collection d'un américain à la fin des années 1960.

Collection qui fut incendiée, la rumeur voulant que ce fut l'oeuvre d'une amoureuse jalouse.





L'épave trouva preneur en la personne d'un autre américain, Richard C. Mertz, qui entreprit un travail insensé de restauration. L'incendie avait principalement détruit l'intérieur; toutes les tôles de carrosserie furent récupérées. Assisté par son fils Stephen et encouragé par un ami designer chez General Motors, il consacra 20 ans à ce projet.

L'auto restaurée fut repeinte en rouge avant d'être exposée à l'Imperial Palace de Las Vegas à partir de 1995. Elle fut ensuite propriété du général William Lyon, et est aujourd'hui en vente par Mecum au prix de $7,5M.

MY CARS

By John Cheffins

I was asked to write an article about my cars. I've assumed this means all the cars I've ever owned so here goes:

My first car was my Father's old car. He was going to trade it in but was offered so little that my argument to give it to me succeeded. It was a 1959 Humber Super Snipe with automatic transmission. It was as close to an American car as the UK manufacturers ever got.

I spent my summer vacation from High School rebuilding the engine and a lot of the steering. I had a lot of coaching from a very skilled naval steam fitter. This is when my voyage towards vehicle restoration started.

My second car was an Austin Healey Sprite series 2 from 1963. It was great fun but in November 1969 it was totalled in an accident during my second year at Manchester University. Afterwards, I found I still owned the wreck so another Summer vacation consisted of restoring it.

■ *LEFT : My poor Sprite hit something hard. How did I let that happen.*

■ *RIGHT : Sprite brought back to life using a Lenham nose piece.*

My third car was quite a rare beast. A 1966 Reliant Scimitar one of the very early ones with a Ruddspeed Ford Zodiac engine of 2.6 Litres with 3 SU carburettors. I rebuilt the engine with balanced crank and rods, also the steering and suspension and the rear axle. It went very well, I once saw 130 mph on the dial. When I moved to Canada in 1975 it had to go so an old friend from University bought it.

■ *ABOVE : The 1959 Cheffins Super Snipe.*

In Montreal, at Rolls-Royce Canada, I discovered I was entitled to a company car. My first was a black Plymouth Fury with a 400 Cubic Inch engine and an interior like a tart's boudoir. It was known as "the Black Bastard". There followed several station wagons, a Merkur Scorpio and in Toronto a pagoda roofed Range Rover.

When I moved to UK in 1993 I had a series of Jaguars culminating in an XKR which my brother still owns. My last company car was a 2005 Bentley Continental GT, a spectacular machine but really too much car for anyone.

As I approached retirement in 2006 I decided to look for a classic car. After considering an SS100 Jaguar replica with modern Jag hardware I decided to look for a Derby Bentley because it was built in the factory where I started work. I looked at several offered by dealers and couldn't find anything I liked.

■ *ABOVE : My 1966 Reliant Scimitar GT with Ruddspeed engine.*

■ *ABOVE : The apple doesn't fall… Here I am with my son Patrick, company Bentley, and the MGC that I helped him restore. Son and MG are now in New Zealand.*

Then I looked at auctions and found a suitable candidate in the 2006 Bonhams Auction at the Goodwood festival of speed : a 1937 Bentley 4 1/4. I bid low, sight unseen, and discovered to my amazement that I had won the lot for even less. The car was unregistered and had been sent to auction from Ireland. It turned out to be a totally unrestored matching numbers car and a bargain.

I worked on it myself in UK and afterward when I moved back to Montreal. In 2012 the engine had a minor failure so I needed help to deal with it. It went to The Vintage Garage in Stowe where the engine was rebuilt over an 18-month period, also the rear axle with high ratio gears and over the years more restoration culminating in a remanufactured Steering Box.

We drove it to Asheville North Carolina for the RROC national meet in 2016. On the way one of the carburettors seized up. Bernard Bellavance and I fixed it in biblical rain under an interstate bridge but the damage was done and the head gasket blew so the car returned to Stowe in a trailer.

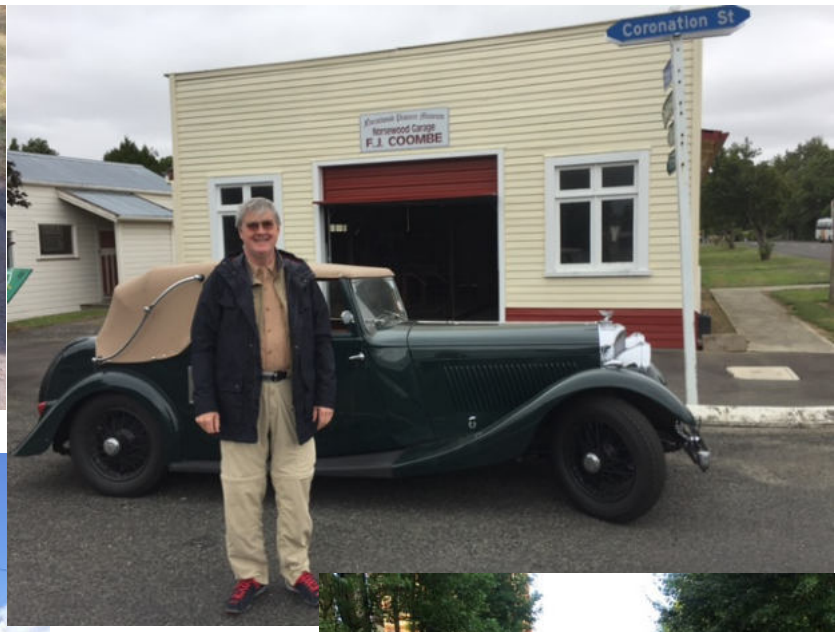
In 2017 we shipped the car to New Zealand for a 42-day tour of both Islands. It ran flawlessly for about 4000 miles. The trip of a lifetime.

My second classic is a Bristol 404, a very rare car of which only 50 were manufactured. It was built in Filton, Bristol where I worked for RR from 1971 to 1975. It too was at a Bonhams Auction at the Beaulieu Autojumble in September 2007. Again, I bid sight unseen and won the bid. This car was built by the Bristol Aeroplane Company in 1953, the third one made. I worked on it a bit in UK but as emigration loomed I decided to have it restored professionally by Spencer Lane Jones in Warminster, Wiltshire. They did a full body off restoration which makes this car perhaps one of the very best around. It's a delight to drive and we've done many tours with it in France and UK.

My final vehicle is not a car, it's a 1911 Triumph motorcycle. I purchased it in 2013 and I've been restoring it ever since. It might conceivably be finished in 2021. O

■ *ABOVE : 1937 Bentley 4 1/4 liter drophead coupe by Park Ward, shown in front of a period Art Deco building, Hogan's Bath in St-Henri.*

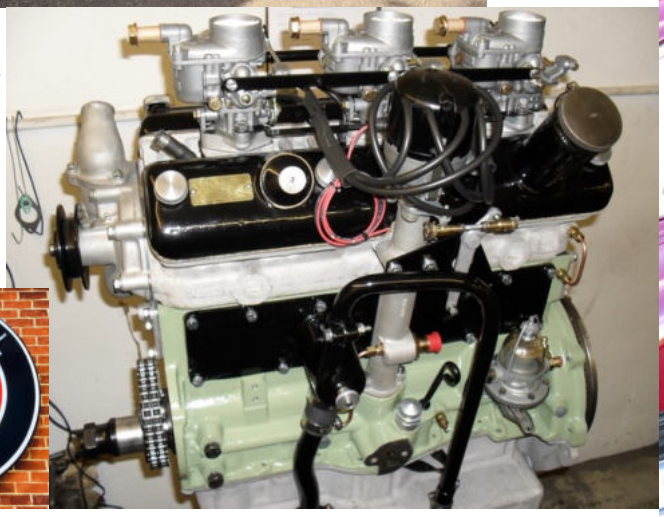
■ *This 1911 Triumph cycle currently keeps me busy.*



■ *What better way to tour New Zealand than with a vintage Bentley.*

■ *Coming or going, the Bristol 404 is a very pretty car, looking more modern than its age - almost 70. Left photo taken while traveling in Burgundy.*

■ *The 6 cylinder Bristol engine from my 404 after a full rebuild.*



Standard Fourteen Drophead Coupe

From Bring-A-Trailer, november 2020

This 1947 Standard Fourteen drophead coupe is a right-hand-drive example that was recently acquired by the selling dealer. The car is finished in black over red and is equipped with a non-running 1,776cc side-valve inline-four mated to a four-speed manual gearbox. Features include coach doors, a folding cabriolet top, driving lights, a rear-mounted spare-tire cover, and a chrome grille and bumpers. This Fourteen is now offered in Washington with a clean Illinois title.

Riding on a 100″ wheelbase, the Fourteen was additionally offered as a four-door sedan. This Tickford-bodied example features chrome bumpers, Lucas driving lights, two pairs of side mirrors, and coach doors. The black finish is paired with a matching three-position cabriolet top, and the current condition of the paint is captured in detail in the photo gallery below.

Black-painted 16″ steel wheels are fitted with trim rings and Standard-branded hub covers and wear period-style BFGoodrich radial tires. A body-color case at the rear accommodates a full-size spare.

The right-hand-drive interior features front bucket seats trimmed in red upholstery with a matching rear bench, door panels, and floor covering. Equipment includes a three-spoke banjo-style steering wheel, an adjustable rearview mirror, and woodgrain doorcap trim.

Centralized Smiths and Jaeger instrumentation includes an 80-mph speedometer and readings for amperes, oil pressure, coolant temperature, and fuel level. The five-digit odometer shows just over 29k miles. True mileage is unknown.

Paired with a four-speed manual gearbox, the 1,776cc side-valve four features a single Solex carburetor and produced 49 horsepower when new. According to the seller, the engine will need to be rebuilt following the failure of the #1 piston. O

■ *This pretty little Standard was offered on B-A-T late in 2020 but didn't sell. An agreement was eventually concluded with the seller and it is now owned by our member Vincent Prager, who will display it next to his unique Standard Fourteen Woody Wagon.*

JOSEF GANZ - CREATOR OF THE VOLKSWAGEN

From Wikipedia and josefganz.org

Josef Ganz was born on 1 July 1898 into a Jewish family living in Budapest, then the second-largest city within Austria-Hungary. At an early age, Josef Ganz was fascinated by technology. The family moved to Frankfurt am Main in Germany in 1916 and took on German nationality. In July 1916, Ganz voluntarily enlisted in the German army and fought in the German navy. After the war, in 1918, Josef Ganz resumed his mechanical engineering studies at the Technische Universität Darmstadt. He completed his studies in 1927. During this period, he became inspired with the idea of building a small car for the price of a motorcycle.

In 1923, as a young mechanical engineering student, Ganz made his first auto sketches for a car for the masses. This was a small lightweight car along the lines of the Rumpler Tropfenwagen with a mid-mounted engine, independent suspension, swing-axles and an aerodynamic body. Lacking the money to build a prototype, he began publishing articles on progressive car design in various magazines and, shortly after his graduation, he was assigned as the new editor-in-chief of Klein-Motor-Sport. Josef Ganz used this magazine as a platform to criticize heavy, unsafe and old-fashioned cars and promote innovative design and his concept of a car for Germany's general population. The magazine gained in reputation and influence and, in January 1929, was renamed Motor-Kritik. Contributors to the magazine included Béla Barényi, a young engineering student who designed cars with similar design.

Post-war Volkswagen director Heinrich Nordhoff later said "Josef Ganz in Motor-Kritik attacked the old and well-established auto companies with biting irony and with the ardent conviction of a missionary.

Companies in turn fought against "Motor-Kritik" with lawsuits, slander campaigns and an advertising boycott. Publicity for the magazine and Josef Ganz increased.

In 1929, Josef Ganz started contacting German motorcycle manufacturers Zündapp, Ardie and DKW for collaboration to build a prototype, small people's car. This resulted in a first prototype, the Ardie-Ganz, built at Ardie in 1930 and a second one completed at Adler in May 1931, which was nicknamed the Maikäfer (‘May-Beetle’, common European cockchafer "*Melolontha melolontha*"). News about the prototypes spread through the industry. At Adler, Josef Ganz was assigned as a consultant engineer for Daimler-Benz and BMW where he was involved in the development of the first models with independent wheel suspension: the Mercedes-Benz 170 and BMW AM1 (3/20).

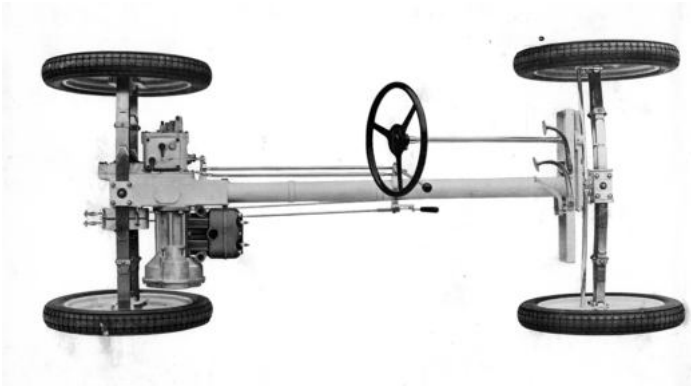
The first company to build a car according to the many patents of Josef Ganz was the Standard Fahrzeugfabrik, which introduced its Standard Superior model at the IAMA (Internationale Auto- und Motorrad-ausstellung) in Berlin in February 1933. It featured a tubular chassis, a mid-mounted engine, and independent wheel suspension with swing-axles at the rear. Here the new Chancellor Adolf Hitler expressed interest in its design and low selling price of 1,590 Reichsmark. Under the new Nazi anti-Semitic government, however, Josef Ganz was a target for his enemies from the automotive industry that opposed his writings in Motor-Kritik.

■ *Josef Ganz driving the Ardie-Ganz prototype. This car is said to have been destroyed by Nazi opponents in the 1930s.*

After news about the results achieved with the Ardie-Ganz and Adler Maikäfer prototypes reached Zündapp, the company turned to Ferdinand Porsche in September 1931 to develop an "Auto für Jedermann"—a "car for everyman". Porsche already preferred the flat-4 engine, as was also tried out by Daimler-Benz under supervision of Josef Ganz almost a year previous, but Zündapp preferred a watercooled 5-cylinder radial engine.

Josef Ganz himself was arrested by the Gestapo in May 1933 based on falsified charges of blackmail of the automotive industry. He was eventually released. He fled Germany in June 1934 – the month Adolf Hitler assigned Ferdinand Porsche to design a mass-producible auto for a consumer price of 1,000 Reichsmark.

Standard produced between 400 and 500 of the Superior, but claims by Tatra of patents infringement led Adler to stop production. Tatra’s claim were on shaky grounds and were eventually rejected by the court.



■ *Chassis of the Standard Superior. Simplicity at its best.*

After a short period in Liechtenstein, Josef Ganz settled in Switzerland where with government support he started a Swiss auto project. The first prototypes of the Swiss auto were constructed in 1937 and 1938 and plans were formed for mass-production inside a new factory. After the start of World War II, however, Ganz was again under threat from the Gestapo and Swiss government officials who claimed the Swiss auto project as their own. After the war, around forty of Swiss autos were built by Rapid Motormäher AG, a farm equipment maker. Ganz took the Swiss to court.

After five years of court battles, Ganz left Switzerland in 1949 and settled in France. Here he worked on a new small car for « Société d'Études Automobiles M.A » Julien », but could no longer compete with the Volkswagen.

In 1951 Josef Ganz emigrated to Australia. For some years he worked there for GM – Holden, but suffered ill health after a series of heart attacks in the early 1960s.

Josef Ganz died anonymously in 1967, in Melbourne. O

■ *Josef Ganz with Paul Jaray in the Adler Maikäfer. This prototype has survived and can be seen in the Bad Hombourg Automuseum.*

■ *The Bunghartz Butz was another car made in accordance with Josef Ganz patents. Introduced at the 1934 Berlin Auto Show, it is unclear if many of them were made. None has survived.*

■ *Zurich, 1935 : Josef sitting on a Standard Superior. Between 400 and 500 would have been made between 1933 and 1935, of which only a few still exist.*

■ *Josef Ganz test driving the Swiss Volkswagen prototype. Three of the Rapid cars still exist, one of them in India.*

LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA

VEA PORTRAITS GALLERY

Gisbert Boch

L'inscription m'a intrigué. Le bottin Alfa Romeo de 1961 énumére 10 agents au Canada. Étant donné qu'à l'époque on importe 40 Alfas par année, le nombre surpend. Encore plus surprenant, la présence d'un agent dans la ville de Québec : l'inscription dit simplement « Mr. Gisbert Boch, 280 rue St-Sacrement, Québec». J'ai fait quelques recherches et le résultat est surprenant.

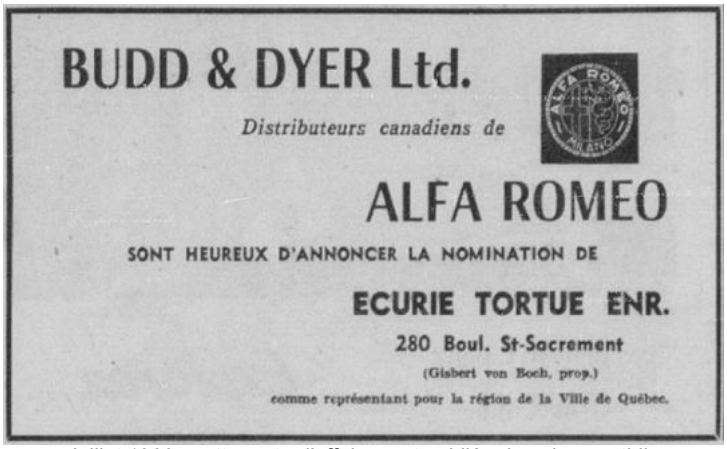
Gisbert von Boch-Gailhau est né en Allemagne en 1920 dans une famille fortunée. Il démontre rapidement un intéret pour l'automobile et la compétition. Il se retrouva dans la Werhmacht pendant la guerre, comme simple fantassin : sa famille n'entretenait pas de bonnes relations avec les autorités. Fait prisonnier par les Alliés, il est exhilé en Angleterre : sa grand-mère maternelle est anglaise et ses cousins l'ont fait libérer. Il arrive au Canada à la fin des années 1940 et fonde une entreprise nommée « St-Lawrence Ceramics » dont le siège social est situé au 414, boulevard St-Sacrement dans la ville de Québec.

Il participe à des courses automobiles sur circuit, activité naissante en Amérique du Nord. Il forme avec deux autres pilotes « L'Écurie Tortue », nommée ainsi en souvenir du porte bonheur de Tazio Nuvolari. Il participe à différentes compétitions avec une XK120, puis avec une 300SL ; son coéquipier Peter Hessler fera l'acquisition d'une D-Type. Les courses à cette époque se déroulent sur de petits aéroports, notamment Edenvale et Carp en Ontario, puis St-Eugène près du Québec. Collectionneur de la première heure, il possédait une Mercedes-Benz 540K 1936 avec laquelle il a participé à une course d'autos d'avant-guerre à Bridgehampton en 1952. Il avait probablement rapporté cette 540K d'Angleterre, l'auto ayant le volant à droite.

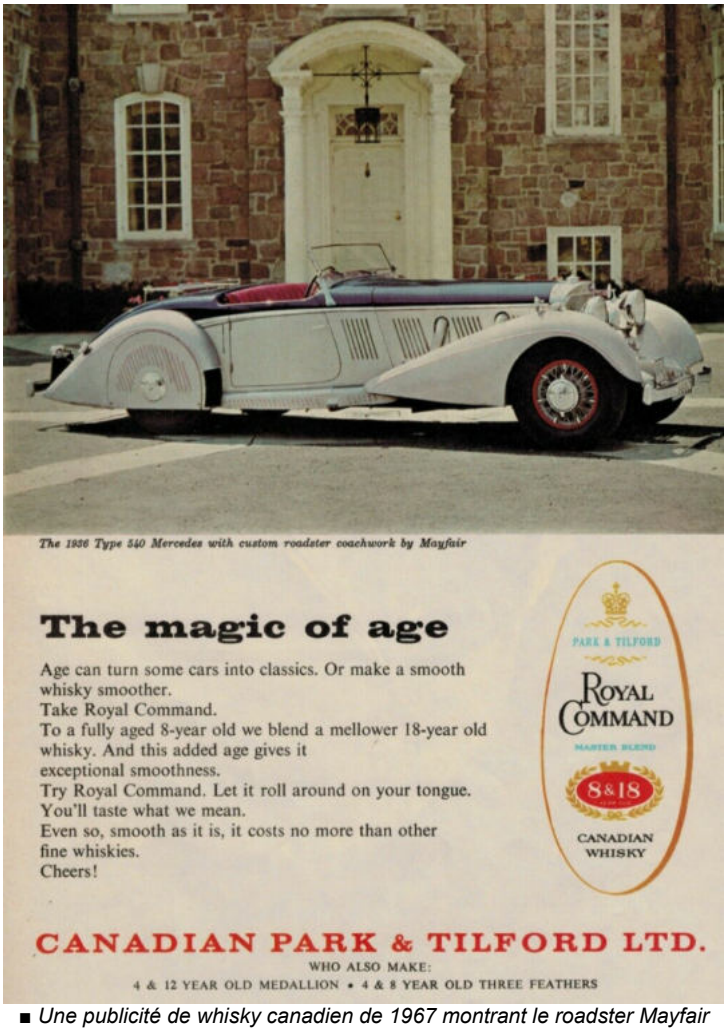
Vers 1960, il est devenu président du club CERF-Québec, un club auto-sport qui organise rallyes et gymkhanas. Son nom n'apparait plus dans les annales de courses automobiles.

En 1965, lors d'un voyage de chasse en Alaska, il fait la rencontre d'un américain de la côte ouest. Cet américain est aussi passionné d'autos anciennes et rêve d'une 540K. Comble de hasard, Gisbert Boch en a deux - il a racheté en 1958 le roadster Mayfair que son coéquipier et associé Peter Hessler avait importé - mais elles ne sont pas à vendre.

L'affaire prendra trois ans. Gisbert vend d'abord le roadster, celui qui apparait en page couverture. Puis, en 1968, il cède le coupé qui part par la route vers l'état de Washington - un périple de 3500 milles. Il déménage ensuite en Argentine pour prendre en charge une autre division de l'entreprise familiale - Villeroy & Boch. O

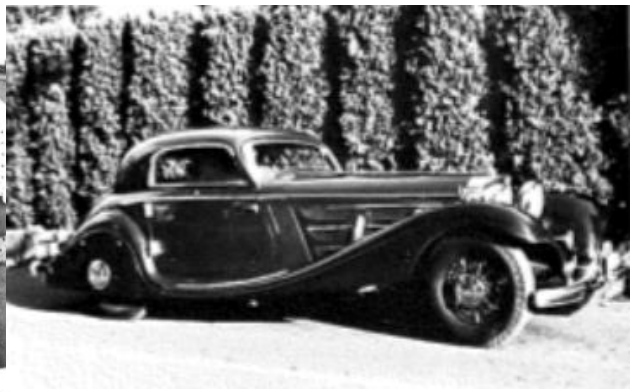


■ *Juillet 1960 : cette carte d'affaires est publiée dans les quotidiens de la ville de Québec.*



■ *Une publicité de whisky canadien de 1967 montrant le roadster Mayfair dans son état d'origine. Peut-on reconnaitre l'arrière plan?*

■ *Edenvale, 1954 : Écurie Tortue. Gisbert Boch est sur la gauche en survêtement blanc, devant sa XK120C, et Peter Hessler est en foncé au centre.*



■ *Le coupé 540K Sindelfingen 1936 de Gisbert Boch.*

1955 MERCEDES BENZ 300 SL. GULLWING. 43,000 miles, new motor, 10,000 miles, knock-off wheels, car and motor exceptional condition, always serviced at private mechanic. $5,000 cash. Contact Gilbert Boch, 280 St. Sacrement Ave., Quebec City, P.Q. Tel. 681-0101.

■ *Novembre 1965, Canada Track & Traffic : une 300SL à vendre à Québec.*

Miss Moyra Goff

Née en 1897, cette enfant angélique nommée Moyra était la fille de Clarence Goff, lui-même descendant illégitime du roi William IV. Militaire et politicien, cet homme devait être un progressiste car il enseigna à conduire à Moyra, et lui offrit une voiturette pour son 17ème anniversaire.

En 1923, une automobile AC remplaça la voiturette. Elle adopta cette marque et posséda plusieurs de leurs modèles, incluant une Aceca Bristol.

En décembre 1964, elle prit livraison d'une AC Cobra 289 toute neuve. Elle la fit peindre en noir, sa couleur favorite. Elle la conduisit vigoureusement jusqu'en 1989, année où elle s'éteignit à l'âge vénérable de 92 ans. O

LA BOITE À GANTS DU VEA

VEA GLOVEBOX

QUI EST-CE?

■ *Le jeune homme de la photo parue dans cette rubrique de notre dernier numéro n'est autre que Dominique Fortier. S'il a conservé son intéret pour les Porsche pendant toutes ces années, il semble avoir délaissé les kit cars. Le scorpion? Rien à voir avec Abarth, c'est son signe du zodiac!*

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

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

info@carvaq.org
www.carvaq.org

RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES CLUB

CLUB AUTOMOBILE RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES

JOHN VAN KOOTEN
AUTO RESTORATION SPECIALIST - SHOW & CONCOURS

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

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

LES PETITES ANNONCES

CLASSIFIEDS

PEUGEOT 404 - 1971

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

dglebecque@hotmail.com

À VENDRE / FOR SALE : MULTIPLE ORIGINAL BROCHURES

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

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

SAAB 1983 à 1994: 4 brochures à $15 each/chacune
BMW 1982 à 2001: 9 brochures à $15 each/chacune
PORSCHE 1984: 3 brochures à $10 ou $25:
911 Carrera, 928 S, 911 Turbo
MERCEDES-BENZ 1981 à 1997: 6 brochures à $15 each/chacune
VOLKSWAGEN 1991 Passat à $10

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

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

Contactez-moi / Contact me: pao@cgocable.ca

« AUTOMOBILES VOISIN »

De Pascal Courteault
Tirage de 1991 copies.
La Société de vente aux Enchères Paris Drouot a évalué ce livre à 300-500€. Il s'est vendu à 397€ (611$ Can).
Tout offre sera considérée.
FAB Montréal. All offers will be considered.
Richard Boudrias 514 697 9037 (louise.richard@sympatico.ca)

Tarifs pour une annonce pour 1 an

- Carte d'affaires:	125 $	- ¼ page:	250 $
- ½ page:	500 $	- 1 page:	750 $

- Publicité jointe pour une parution: 250 $

AVERTISSEMENT DE PUBLICITÉ

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

ADVERTISING DISCLAIMER

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

Triumph TR7 - 1975
Original factory coupe with sunroof, car never restored. 4 cyl. 2L. engine, 5 speed transmission. Engine was recently rebuilt. Second owner, purchased in 1993.
Mileage : 54,797 miles. Price $ 10,500 Tel : 514-831-2392

Triumph TR7 - 1975 Coupé d'usine avec toit ouvrant d'origine, voiture jamais restaurée. Moteur 4 cylindres, 2L, transmission 5 vitesses. Le moteur a été récemment reconstruit.
Deuxième propriétaire, achetée en 1993.
Milage : 54,797 miles. Prix 10 500 $ Tél : 514-831-2392

LA BOUTIQUE VEA

VEA SHOP

Par / by Corine Laurenti Javieze

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

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

Les vêtements sont offerts en différentes tailles (4) et couleurs (2 ou 3). Bons achats !

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

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

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

Happy shopping!

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

=> vea.qc.ca/boutique-vea/

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

=> vea.qc.ca/en/vea-shop/

LES ACTIVITÉS 2021 DU VEA

VEA 2021 ACTIVITIES

VISITEZ LE SITE DU CLUB vea.qc.ca POUR VALIDER

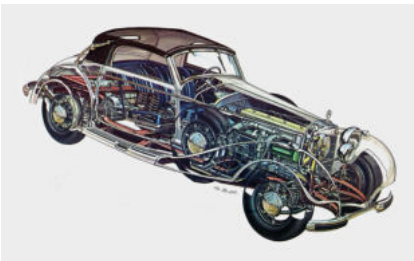
CE PROGRAMME D'ACTIVITÉS 2021 EST PROVISOIRE. CHAQUE ÉVÉNEMENT SERA CONFIRMÉ EN FONCTION DES DIRECTIVES DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET LA DATE EXACTE VOUS SERA COMMUNIQUÉE.

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

ANNULÉ	SOIRÉE DES DAMES, SALLE DE DAVID SEPULCHRE	ALOIS FÜRER
ANNULÉ	CABANE À SUCRE ÉTHIER, MIRABEL (50 PERSONNES MAXIMUM)	RICHARD BOUDRIAS
ANNULÉ	BRUNCH AU CLUB DE GOLF ATLANTIDE	TOM MERSON
2 JUIN - COMPLÉTÉ	ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (JUMELÉE AU ZOOM DU 1er MERCREDI)	GILBERT DENIS
3 JUIN - COMPLÉTÉ	BALADE ET PIQUE-NIQUE	TOM MERSON
26 JUIN - (27 S'IL PLEUT)	ELDERBERRY FARM / VIGNOBLE (SUREAU). **CONFIRMÉ**	ALAIN RAYMOND
JUILLET	BBQ - GÉRARD DE CONTY	TOM MERSON
JUILLET	FERME DE LA FAISANDERIE, CANTONS-DE-L'EST	VINCENT PRAGER
AOUT	COURS DE CONDUITE SÉCURITAIRE (SANAIR, STE-PIE)	ALAIN RAYMOND
SEPTEMBRE	RALLYE DU PRÉSIDENT	GILBERT DENIS
OCTOBRE	BALADE À ST-JEAN-DE-MATHA	MARTIN MAINVILLE
OCTOBRE	«ON SUIT BERNARD … »	BERNARD BELLAVANCE
DÉCEMBRE	SOUPER DE NÖËL	TOM MERSON

LES AUTRES ACTIVITÉS

2 AU 6 SEPTEMBRE	FESTIVAL HISTORIQUE, LIME ROCK CT (4 JOURS) Si cet événement vous intéresse, contactez Tom pour lui communiquer votre intéret et en discuter.	TOM MERSON
25 SEPTEMBRE	SALON DE L'AUTOMOBILE CLASSIQUE ET SALON DE LA SANTÉ DU CERVEAU DES HOMMES ET DE LA PRÉVENTION DE LA MALADIE D'ALZHEIMER - NEWARK, NEW JERSEY Contactez Martin Mainville pour plus de détails : 514-994-2384 email: martin.mainville@gmail.com	MARTIN MAINVILLE



ASSURANCE VOITURE CLASSIQUE
CLASSIC CAR INSURANCE
HAGERTY
ASSURANCE. ÉVALUATION. ADHÉSION.
INSURANCE. VALUATION. MEMBERSHIP.
1-888-267-9931 | hagerty.ca | quebec@hagerty.ca
Les polices de Hagerty Canada, LLC sont souscrites par Elite compagnie d'assurance, une filiale d'Aviva Canada Inc. Certaines garanties ne sont pas disponibles dans toutes les provinces. Ceci est une description générale de la couverture. Toutes les couvertures sont assujetties aux dispositions de la police, aux exclusions et aux avenants. Hagerty détermine l'acceptation du risque final. Hagerty, l'Avenant de sauvetage de véhicule précieux & la valeur garantie sont des marques de commerce déposées du Hagerty Group LLC, © 2020 The Hagerty Group, LLC. Tous les droits sont réservés.