AUTOSIASTE

VOL 43 no 4 | Depuis / Since 1974 | HIVER / WINTER 2020-21

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

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

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

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

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

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

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

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

Vacant
Directeur - Webmestre

COLLABORATEURS

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

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

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

1986 BMW 325es

1960 Austin Healey
« Bugeye Sprite »

1972 BMW 2002 tii

1955 Citroën Traction 15/6 H

1998 Volvo S70GLT

1975 Triumph TR7

1955 Land Rover

1974 Alfa Romeo 2000 GTV

VOL 43 no 4 **HIVER / WINTER 2020-21**

SOMMAIRE CONTENTS

ARTICLES

3 MOT DU PRÉSIDENT / PRESIDENT'S WORD

4 MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

5 BMW 2002TI GARMISCH 2019

6-7 TRICYCLE BENZ « MODEL III »

8-9 FORD RS200

10-12 O.S.I. : UN CARROSSIER ITALIEN ÉPHÉMÈRE

13 ELIZABETH JUNEK

14-17 A.C. 1901 - 1963

18-19 IL Y A 55 ANS SUR LES PLAINES D'ABRAHAM

20-21 1933 DELAGE D8S BY FERNANDEZ ET DARRIN

22 RENCONTRE TRABANT

RUBRIQUES / REGULARS

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

Le Père Noël roule en ancienne… sous le soleil
ou la neige!

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

Impression: *www.photographiquemf.ca*
Tirage: 150 exemplaires

MOT DU PRÉSIDENT

PRESIDENT'S WORD

Par / By Gilbert Denis

S'il y a une chose qui ne change pas … c'est bien le changement !

Eh oui, les fins observateurs auront noté que la composition du CA affichée à la page voisine de gauche n'est plus la même que la dernière parution, principalement mais pas uniquement due à l'élection lors de l'AGA.

Allons-y d'abord avec les nouveaux venus. Yves Boulanger a été élu *Rédacteur en chef* (que les anciens ont eu l'occasion à maintes reprises de lire dans ces pages), tandis que Tibor Katz s'est porté volontaire pour combler, jusqu'à ce que quelqu'un se manifeste, le poste de *Secrétaire au CA*, poste laissé vacant lors de la dernière AGA. À tous les deux, un gros merci.

Après neuf années à titre de *Rédacteur en chef,* il est fort agréable de savoir qu'il y a une relève pour cette fonction. Désormais, je n'occupe plus que la fonction de *Président*.

Malheureusement, pour des raisons personnelles, Laurent Imbert quitte le CA. Il demeure néanmoins un collaborateur inestimable qui poursuivra la gestion des volets techniques du site web, ouf ! Le poste de *Directeur Webmestre* qui sera responsable de la gestion documentaire du site est donc vacant, avis aux intéressés.

Tel que mentionné ci-dessus, l'AGA, une première AGA virtuelle dans l'histoire du club VEA, a eu lieu le 7 octobre dernier. Au-delà de «se réinventer», je crois qu'il est fort à propos en ce temps de pandémie/confinement de remercier ceux qui nous entourent, ne serait-ce que pour tous ces petits gestes qui étaient naguère acquis mais qui prennent maintenant une toute autre dimension.

Je remercie donc : Nancy Acemian pour la logistique (Zoom, entre autres) et la présentation lors de l'AGA; Tom Merson, toujours à l'affût des changements fréquents des directives gouvernementales, pour les activités 2020 (certes en moins grand nombre, pandémie oblige, mais opportunistes selon ce qui était possible et permis); Laurent Imbert, pour la création et le dynamisme du site web dont on peut être fier; et Mohib Zaklama qui a su transformer la Boutique traditionnelle en une Boutique virtuelle (en collaboration avec d'autres membres du CA) et ce avant même que la pandémie nous y oblige.

Et que dire de Richard Boudrias, l'âme du VEA (dixit Alain Fabry) qui a souligné le long séjour d'Alain Fabry au sein du CA tout comme les Grands voyageurs par des cérémonies non traditionnelles de remise des médailles.

2021 s'annonce pour être une autre année pleine de surprises. En consultant le calendrier des activités proposées pour 2021 (à la fin de ce numéro et sur le site web), vous serez à même de constater que votre CA, tout en étant réaliste, demeure infatigable.

Au moment où vous lirez ces lignes, qui sait quel genre de période des fêtes nous aurons puisque la situation change régulièrement tout comme les annonces gouvernementales?

Cela dit, je vous souhaite des moments agréables avec vos proches en personne ou via les moyens virtuels à votre disposition et je souhaite que vous demeuriez longtemps membre de votre club VEA, fondé en 1974 ! O

If there is one thing that does not change ... it is change itself !

Keen observers will have noted that the composition of the board displayed on the left-hand page is no longer the same as in the last issue, mainly but not only due to the election at the AGM

Let's start with the new faces. Yves Boulanger was elected as *Editor-in-Chief* (that the log-time members have had the opportunity to read his articles many times in this magazine), while Tibor Katz volunteered to fill in the position of *Secretary to the Board* until someone else comes forward. This position was left vacant at the last AGM. To both of you, thank you.

After nine years as *Editor-in-Chief*, it's great to know that there is a succession for this role. And so by extension, I, from now on, only occupy the sole function of *President*.

Unfortunately, Laurent Imbert has decided to leave the Board for personal reasons, but he remains an invaluable collaborator who will continue to manage the technical aspects of the website, phew ! The position of Webmaster Director, who will be responsible for the management of the site's content, is therefore vacant, notice to interested members !

As mentioned above, the AGM, the first virtual AGM of the VEA club, took place on October 7th. Beyond "reinventing oneself", I believe that it is very appropriate in this time of pandemic / containment to thank those around us, for all those small gestures which were previously acquired but now take on another dimension.

I therefore thank: Nancy Acemian for the logistics (ZOOM, among others) and the presentation at the AGM ; Tom Merson, always on the lookout for frequent changes in government directives for the 2020 activities (albeit in fewer numbers - pandemic obliges - depending on what was possible and permitted); Laurent Imbert, for the creation of and the dynamism of the website which we can be proud of; and Mohib Zaklama, who was able to transform the traditional Boutique into a Virtual Boutique (in collaboration with other members of the Board of Directors) even before the pandemic forced everyone to do so.

And what about Richard Boudrias, the soul of the VEA (dixit Alain Fabry) who underlined Alain Fabry's long collaboration on the board as well as the Great Travelers through non-traditional medal ceremonies.

2021 is shaping up to be yet another year full of surprises. By consulting the proposed calendar of activities for 2021 (at the end of this issue and on the website), you'll see that your Board of Directors, while being realistic, remains tireless.

By the time you read these lines, who knows what kind of holiday season we will be in since the situation changes regularly as do the government announcements?

Having said that, I wish you all some good times with your loved ones, either in person or via the virtual tools at your disposal and I hope you will remain a long-time member of your VEA club, founded in 1974! O

MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Par / By Yves Boulanger

Me voici rédacteur en chef. Vocation que je n'avais jamais envisagée. Mais lorsque Gilbert m'a approché pour me proposer le poste, je n'ai pas eu à réfléchir longtemps pour comprendre que l'idée me plaisait. J'aime écrire, et la passion de l'automobile qui m'anime depuis presque toujours ne semble pas prête de s'éteindre.

La responsabilité est grande. Mes prédécesseurs ont fait de l'Autosiaste un produit de qualité. Et ce produit est le principal lien que le VEA a avec plusieurs de ses membres, particulièrement en cette période où nos rencontres et sorties sont restreintes. C'est donc en pleine conscience que j'ai accepté de relever le défi. Je remercie les membres du conseil de m'avoir accordé leur confiance.

Je suis membre du VEA depuis 2001, année où le Club de l'Auto Italienne du Québec - dont j'étais l'un des fondateurs - s'y est intégré. Daniel Noiseux avait bien essayé de m'inscrire il y a 40 ans, mais les autos que j'avais ne méritaient pas encore le qualificatif « ancienne »…

Ceux qui ne me connaissent pas encore découvriront rapidement ma marque préférée. J'ai semé des indices dans ce numéro.

Cette publication est la vôtre. Je vous invite à y participer en me soumettant vos textes, vos idées, vos commentaires. Pourquoi ne pas nous soumettre un article sur votre expérience personnelle?

J'ai eu bien du plaisir à faire ce premier Autosiaste. Je vous souhaite d'en tirer autant de plaisir, en ajoutant à ce souhait une année 2021 pleine de santé, de plaisir et de liberté! O

I'm now editor-in-chief. An ambition that had never crossed my mind. When Gilbert asked me if I would be interested in that position, I did not have to think about it very long to realize I liked the idea. I love writing and the passion for automobiles that's been part of me almost forever does not seem ready to vanish anytime soon.

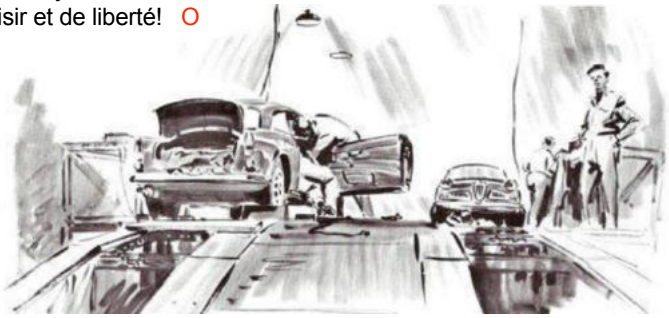
It's quite a responsibility. My predecessors have made of « Autosiaste » a quality product. And this product is the principal link that VEA has with many of its members, particularly in this period when our meetings and events are restricted. So it was with full awareness that I accepted the challenge. I thank the members of the board for placing their trust in me.

I've been a member of VEA since 2001, when « Le Club de l'Auto Italienne du Québec » - of which I was a founding member - became part of VEA. Daniel Noiseux did try to make me join the club about 40 years ago, but the cars I had back then did not yet qualify to be called « antique ».

Those who do not know me already will quickly figure out which is my favorite brand. I've scattered clues throughout this issue.

This publication is yours. I invite you to participate by submitting your articles, your ideas, your comments. Why not submit an article about your personal experience?

I had a lot of pleasure preparing this first Autosiaste. I wish you as much fun reading it, wishing you as well a 2021 year full of health, fun and freedom! 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

1000 boul. Gouin O, Montréal
514 337-3540

BMW 2002ti GARMISCH 2019

Par Yves Boulanger

Il était fréquent dans les années 1960 et 1970 que les carrossiers Européens conçoivent des modèles sur les plateformes des grands constructeurs et les présentent dans les Salons. Ils voulaient ainsi faire valoir de nouvelles idées mais aussi attirer des contrats.

Une fois la tournée des Salons finie, ces prototypes connurent des sorts divers. Certains furent conservés par les studios qui les avaient créés, d'autres furent vendus à des collectionneurs ou encore simplement des utilisateurs, et d'autres furent carrément détruits.

La Carrozzeria Bertone de Turin présenta au Salon de Genève 1970 un coupé sur la plateforme de la populaire BMW 2002ti. Provenant du crayon du maître Marcello Gandini, ce coupé appelé Garmisch avait une ligne très anguleuse mais élégante, élégance qui se prolongeait dans son aménagement intérieur. Certains éléments de son design anticipent les prochaines générations de BMW.

Il ne fit malheureusement pas partie des prototypes qui furent conservés. Aucune trace du coupé Garmisch qui est tout simplement disparu; il n'en reste que quelques photos.

Près de 50 ans plus tard, le vice-président design de BMW, Adrian van Hooydonk, tomba sur l'une de ces photos de la Garmisch. Il prit la décision sidérante de la refabriquer. Marcello Gandini fut contacté. Autant surpris qu'honoré, il apporta sa contribution au projet que van Hooydonk voulait aussi authentique que possible.

Le centre de Design et la division Tradition Mobile de BMW furent tous deux mis à contribution. La Garmisch fut redessinée à partir de photos d'époque, complétées des souvenirs de Marcello Gandini. Une maquette pleine grandeur fut fabriquée, à partir de laquelle les éléments de carrosserie furent fabriqués de façon artisanale puis greffés sur une plateforme de 2002. Une tâche colossale, accomplie avec des moyens titanesques. Ce n'est pas la première fois qu'un manufacturier recrée un modèle disparu, mais la Garmisch est une auto beaucoup plus complexe à réaliser qu'une Benz du 19e siècle ou encore qu'une Formule 1 des années 1950.

BMW présenta cette nouvelle Garmisch à Villa d'Este en 2019. Je vous laisse juger du résultat. O

TRICYCLE BENZ « MODEL III »

LE PREMIER PÉRIPLE AUTOMOBILE

Source: Marc Lefrançois - Histoires insolites des Voitudes de Légende

« Il est une chose à laquelle je crois et à laquelle je crois avec passion, l'amour que l'homme voue à l'innovation ne mourra jamais. »
Carl Benz

Août 1888. Le jour n'est pas encore levé que plusieurs formes se glissent subrepticement hors du domicile de M. Benz. On pourrait croire à quelques cambrioleurs s'éclipsant discrètement avec leur butin, en l'occurrence un drôle de véhicule construit par Carl Benz lui-même, mais un promeneur matinal, un insomniaque ou un lève-tôt, n'aurait pas manqué de reconnaître Bertha Benz, la femme de l'inventeur, et ses deux fils, Eugène, 15 ans, et Richard, 13 ans et demi. Dès lors, les rumeurs ne tarderaient pas à courir sur ce curieux abandon du domicile familial et sur les raisons étranges obligeant femme et enfants à prendre place dans le curieux tricycle à moteur de M. Benz. Mais par ce petit matin d'août, Carl Benz dort profondément du sommeil du juste. Ou plutôt du grand travailleur.

La petite voiture que lui emprunte sa femme lui a demandé beaucoup. D'ailleurs, ce ne sont pas des heures qu'il a passées dessus, mais des semaines, des mois. On peut même dire que cela fait des années qu'il réfléchit à un nouveau procédé automobile. Bien qu'ancien ajusteur de locomotives, il est persuadé que la vapeur a fait son temps et que l'avenir appartient aux véhicules motorisés par un moteur à explosion. L'essence, un carburant issu du pétrole, est indiscutablement l'énergie du futur. C'est la solution miracle qui devrait faire oublier toutes ces locomotives et ces omnibus propulsés par de désagréables et peu efficaces moteurs à vapeur. De toute évidence, les mécaniques à l'origine des premiers véhicules autopropulsés ne sont pas du tout adaptées puisque d'énormes quantités de charbon sont nécessaires pour la production de très peu d'énergie. Une énergie sale, lourde et encombrante.

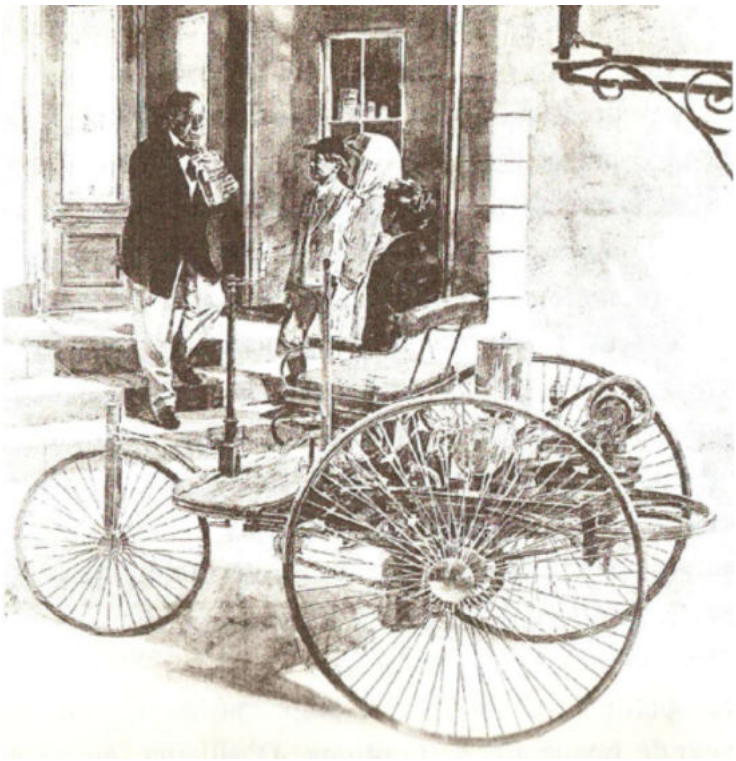
Carl Benz sait que, non loin de là, à Stuttgart, l'ingénieur Gottlieb Daimler est parvenu à faire fonctionner un moteur à quatre-temps installé sur le cadre d'un vélocipède. Benz préfère partir d'un châssis inédit. Comme il n'est pas parvenu à trouver une solution satisfaisante avec quatre roues, trois seulement devraient faire l'affaire.

Il crée ainsi une première « Patent-Motorwagen » en 1886, techniquement plus raffinée que la Daimler contemporaine, puis une deuxième, et enfin une troisième en 1888, pour laquelle il a été jusqu'à fabriquer lui-même les pneus pleins en caoutchouc. Au final, il est parvenu à quelque chose qui ressemble à un curieux croisement entre une carriole et un vélo et, le résultat étant satisfaisant, Benz peut prendre un repos bien mérité avant les dernières étapes : les essais sur route et la commercialisation.

Ces fameuses « dernières étapes », Mme Benz les connaît bien. Elle connaît aussi très bien son mari, plus prompt à concevoir son tricycle qu'à en faire connaître les qualités pour mieux le vendre. C'est un constructeur de génie mais, autodidacte et solitaire, il n'a aucun sens des affaires. Il pourrait bien passer sa vie à inventer toutes sortes de machines formidables qu'il se contenterait de garder dans son atelier, dans l'attente d'un hypothétique acheteur. L'été précédent, Carl s'est bien essayé à une petite démonstration pour la presse locale, mais il n'a guère su se montrer convaincant. En l'espace d'un an, un seul véhicule a été vendu.

Bertha Benz a donc décidé de prendre le taureau par les cornes, ou plutôt de prendre la crémaillère par sa manivelle. Celle-ci permet d'orienter la petite roue placée à l'avant et de diriger le tricycle motorisé. À l'arrière, deux grandes roues d'environ 1,60 mètre de diamètre supportent un moteur monocylindre de 2,5 ch et la banquette où Mme Benz et Eugène ont pris place. Le troisième passager, Richard, s'est assis sur un coffre-strapontin, tournant le dos à la route. Ainsi installés, ils vont pouvoir faire la route jusqu'à Pforzheim où vit son père. Une expédition au sujet de laquelle son mari ignore tout. En fait, elle s'est contentée de laisser une note sur la table qui annonce son intention d'aller voir ses parents avec deux de ses quatre enfants. Peu certaine que Carl saura s'occuper des plus jeunes, Bertha a pris la précaution de les confier à une voisine. Autre précaution, elle a apporté avec elle tout le stock de piles alimentant l'allumage. Le carburant, elle pourra facilement en trouver en chemin. La machine fonctionne avec de l'huile ligroïne, de l'essence de pétrole que l'on trouve facilement en pharmacie.

À cinq heures du matin, le trio quitte les petites rues tranquilles de



Mannheim et se lance sur les routes en direction de Pforzheim. Cela doit représenter une centaine de kilomètres, mais les routes ressemblent plus souvent à de simples chemins qu'ils vont devoir parcourir à 10 km/h, une vitesse somme toute suffisante étant donné la performance très hypothétique du système de freinage. Bien sûr, Mme Benz a toute confiance dans les capacités de son mari. Elle sait que ce tricycle Benz Model ou Patent-Motorwagen III, est une machine formidable, appelée à un bel avenir. Mais si elle ne prend pas les choses en main, personne ne connaîtra les incroyables performances dont elle est capable. Relier Mannheim à Pforzheim semble donc être le meilleur moyen d'attirer l'attention, à condition de ne pas tomber en panne !

Heureusement, tout se passe bien. Comme prévu, il faut souvent s'arrêter pour changer les piles et remplir le moteur d'huile ligroïne que Bertha a mise dans des bonbonnes placées dans un grand panier. Le moteur doit également être refroidi en étant régulièrement aspergé d'eau. Plus tard, il faudra également qu'un forgeron retende les chaînes de transmission et qu'un cordonnier double de cuir les sabots de frein. La conductrice doit aussi trouver son chemin car, bien sûr, il n'existe pas d'itinéraire fléché. Enfin, après une douzaine de kilomètres, le tricycle parvient au premier village, Weinheim, où il est possible de remplir les bouteilles d'eau. Encore 17 kilomètres, et c'est Heidelberg, une étape bien utile pour le graissage des chaînes. À Wiesloch, 14 kilomètres plus loin, le carburateur, d'une capacité de 4,5 litres, servant à stocker le carburant, est presque à sec. Heureusement, comme prévu, on parvient à faire le plein de ligroïne chez un apothicaire. L'habile commerçant saura s'en souvenir des années plus tard en se vantant d'avoir été la première station-service de l'Histoire. En début d'après-midi, le trio arrive à Bruchsal où on prend soin de télégraphier au mari qu'il convient de rassurer : tout va bien. Évidemment, aussitôt après, plus rien ne va. Juste avant Wilferdingen, la machine s'est comme enrayée. C'est une panne d'allumage que Mme Benz parvient à réparer avec un bout de sa jarretière. Ce sera la seule panne.

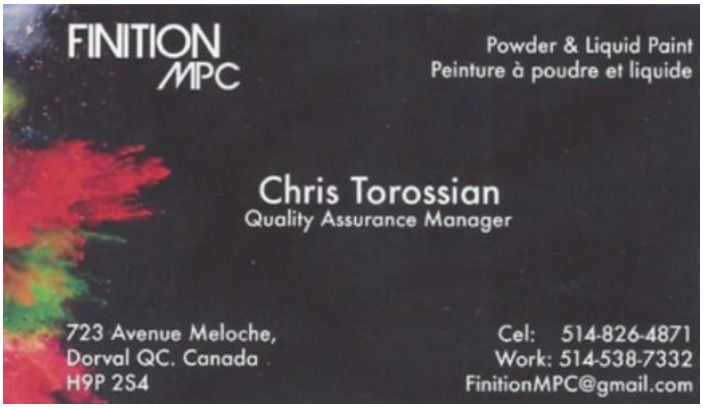
Seul incident notable : dans une auberge, deux paysans manquent d'en venir aux mains pour déterminer si la voiture est propulsée par un mouvement d'horlogerie ou par quelque force surnaturelle…

Alors que la nuit tombe, Mme Benz et ses enfants arrivent enfin à Pforzheim. Il était temps, la voiture n'a pas de lanternes... Bien entendu, leur entrée en ville fait aussitôt sensation. C'est toute la cité qui acclame l'enfant du pays, la Femme audacieuse et fière du génie de son mari. Une centaine de kilomètres ont été parcourus, de pénibles côtes de la Forêt-Noire ont été gravies et de redoutables pentes descendues. Partout, la « voiture sans cheval » a fasciné les villageois, à la fois incrédules et admiratifs. Mme Benz s'empresse de télégraphier cet incroyable succès. Carl va être fou de joie en apprenant la réussite de cette équipée insolite. Peut-être l'est-il... mais dans l'immédiat, c'est la colère qui prime. Furieux des risques pris, Carl oublie de féliciter son épouse et se contente d'exiger le retour immédiat, par le train, des chaînes de son tricycle : « Renvoie chaînes de transmission par express. Stop. Sinon voiture pour exposition Munich ne pourra pas partir. »

Par le train... décidément, c'est bien mal connaître sa femme. Bertha, peu alarmée par cet état d'esprit qu'elle sait passager, décide de reprendre la route en sens inverse. Cette fois-ci, elle connaît un peu mieux le chemin et n'aura que 80 kilomètres à parcourir. Un parcours triomphal. Avec, au total, 180 kilomètres parcourus, Bertha Benz est la première femme au volant à accomplir le plus long trajet de l'histoire de l'automobile. La nouvelle de son exploit s'est répandue dans tout le pays. L'aventure mécanique est devenue une véritable campagne publicitaire ! Désormais, tout le monde connaît la merveilleuse invention de son mari.

Les retombées ne se feront pas attendre : l'année suivante, le trois-roues de Mannheim gagnera encore en notoriété, puisqu'il sera présenté à l'Exposition universelle à Paris. Les esprits critiques sont maintenant convaincus de la fiabilité du véhicule qui décroche la médaille d'or. Outre-Rhin, le succès se confirme, ce qui ne manque pas de faire grincer les dents de nombreux responsables français, comme Georges Clemenceau, plus patriote que visionnaire : « Dangereuse, puante, inconfortable, ridicule assurément, vouée à l'oubli rapide, telle est la voiture qu'en Allemagne MM. Benz et Daimler viennent de présenter au kaiser Guillaume. »

Carl Benz, qui ne partage évidemment pas cet avis, engage un commercial et un apprenti. La production décolle, les Benz passent à quatre roues et le cap de la vingtième voiture est franchi en 1894. Cependant, malgré toutes ses qualités, le moteur Benz connaîtra moins de succès à l'exportation que le moteur Daimler, utilisé sous licence avec beaucoup de réussite par Panhard & Levassor, pionniers de l'automobile française. O



FORD RS200

Par Gilbert Denis (Source: Voitures - un monde fascinant)

Dans les années 1980, une nouvelle génération de supercars voit le jour. Pour que leurs modèles soient homologués comme voitures de rallye dans le prestigieux Groupe B, les constructeurs doivent au minimum produire 200 véhicules, certains étant destinés au grand public. Mais si la plupart de ces bolides réalisent de véritables prouesses sur les chemins forestiers, ils ne conviennent absolument pas à la conduite sur route.

Ford qui veut que la RS200 soit homologuée met au point une voiture parfaite pour le tout-terrain mais également maniable sur route et particulièrement confortable. Il n'y a absolument rien à redire sur les finitions de l'habitacle, chaque détail ayant été prévu, y compris l'installation d'une radio. Malheureusement, en tant que voiture de rallye, la RS200 ne verra jamais son potentiel utilisé au maximum. En effet, en 1986, soit juste à la fin de sa première saison, le gouvernement revoit la législation sur les voitures de rallye et supprime le Groupe B. Les véhicules de cette catégorie ne pourront désormais s'illustrer que dans des rallyes privés comme le championnat du monde de rallye européen.

Dès 1983, Ford met l'accent sur la RS200. La carrosserie monocoque en fibre de verre dessinée par Ghia repose sur une structure nid d'abeilles en aluminium avec une caisse avant et arrière en acier. La RS200 est beaucoup plus belle que la plupart de ses concurrentes. Bien que relativement petite, elle sait s'imposer, notamment grâce à un aileron arrière massif et à une jupe montée sur le toit. Le pare-brise est pratiquement identique à celui des Ford Sierra de série.

Le moteur turbo Cosworth, plus puissant que le moteur des Ford Escort RS1700T, libère 250 ch pour la version routière et peut atteindre 450 ch pour la version voiture de course. La transmission quatre roues motrices est inhabituelle dans la mesure où

■ *CI-DESSUS : La RS200 est équipée d'un moteur central et d'un système de transmission quatre roues motrices.*

■ *À GAUCHE : La RS200 sera homologuée dans le Groupe B un an seulement avant que ne disparaisse cette catégorie. Ce bolide s'illustre dans les rallyes privés.*

FORD SIERRA RS200 (1984 – 1986)	
Moteur	4 cylindres
Cylindrée (cm3)	1 803
Puissance (ch)	250
Boîte de vitesses	5 rapports
Vitesse maximale (km/h)	225
Nombre de véhicules fabriqués	200

■ *A GAUCHE : La RS200 est un véritable bolide sur les pistes de rallye. Cette voiture dont la carrosserie fut dessinée par Ghia a été entièrement conçue par Ford. Sur route, ses performances séduisent.*

la boîte-pont Hewland en aluminium est éloignée du moteur et se situe juste derrière le différentiel avant, soit entre les jambes des passagers. La RS200 est la première routière à quatre roues motrices mise au point par Ford.

Relativement légère (1 050 kg), la RS200 est performante avec une accélération de 0 à 96 km/h en seulement 6 secondes et une vitesse maximale de 225 km/h pour un coefficient de pénétration dans l'air de seulement 0,40.

La RS200 est présentée lors du Salon de l'automobile de Turin de 1984. Au début de 1986, la voiture est homologuée comme voiture de rallye du Groupe B après que les 200 voitures réglementaires ont été fabriquées. La disparition du Groupe B un an plus tard annihile tous les efforts du constructeur américain. La RS200 s'illustrera néanmoins sur les pistes de rallye jusque dans les années 1990. O

■ *CI-DESSUS : Le capot et le coffre cachent une mécanique sophistiquée. Tout est conçu de telle sorte que les mécaniciens peuvent facilement accéder aux équipements en cas de problèmes lors d'un rallye.*

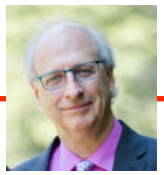
■ *À GAUCHE : L'habitacle de la RS200 est étonnamment bien fini pour une voiture de rallye : volant en cuir et emplacement prévu pour un équipement hi-fi.*

■ *À GAUCHE : Le moteur central de 1,8 litre a été conçu par Cosworth. Grâce au turbo, la voiture peut atteindre 250 ch.*

■ *CI-DESSUS : Le Groupe B disparaît seulement un an après l'homologation de la RS200, les voitures de cette catégorie étant jugées trop rapides et dangereuses.*

O.S.I.: UN CARROSSIER ITALIEN ÉPHÉMÈRE

Par Yves Boulanger



■ *OSI 20M TS et son intérieur.*

■ *FIAT 2300S Ghia*

■ *INNOCENTI 950S*

Bring-a-trailer amène chaque jour son sac de surprises automobiles: cette journée là, c'était une OSI 20M TS 1968 qui était offerte. Un coupé plutôt bien tourné, même si par endroits la ligne est plutôt pataude. L'intérieur cependant fait un tantinet « kit car ».

Puisque ce nom ne vous dit rien, faisons un peu de recherche pour vous éclairer.

D'abord, l'appellation « 20M TS » nous guide vers Ford Allemagne et ses Taunus, habituellement d'allure plus bourgeoise. Concentrons nous sur le patronyme OSI. On découvrira qu'il s'agit d'un acronyme pour « Officine Stampaggi Industriali » ou O.S.I. Nous venons donc de franchir les Alpes pour nous retrouver en Italie, plus précisément dans la région de Turin.

O.S.I. fut fondée en 1960 par Luigi Segre, patron de la carrosserie Ghia, en association avec l'aciériste automobile Fergat. Segre voulait entreprendre des productions industrialisées tout en laissant à la carrosserie Ghia son cachet artistique et artisanal. Une usine dotée d'équipements d'estampage fut amenagée pour permettre la production de carrosseries en série.

Les Italiens aiment le style, c'est bien connu. C'est ce qui amena à O.S.I. son premier projet de design. La firme Innocenti assemblait sous licence des produits BMC, mais trouvait la ligne de la nouvelle Austin-Healey Sprite trop « grenouille » (désolé, Tom). Elle confia à O.S.I. la tâche de dessiner une carrosserie plus contemporaine, plus classique et dotée d'une finition moins spartiate que celle de la Bug-Eye. D'une certaine façon, le dessin qui en résulta anticipait celui de la Sprite MkII et de la Midget à venir. O.S.I. en fabriqua plus de 8000 exemplaires.

En parallèle, O.S.I. se vit confier par FIAT la fabrication de la majestueuse 2300S dessinée par le studio Ghia. 3500 exemplaires sortirent de leurs usines. O.S.I. fabriqua également des breaks sur la base des berlines Fiat 1300 et 1500.

Un projet similaire fut celui de la Ford Anglia Torino. La petite berline anglaise avait connu une mise en marché fructueuse en Italie, mais son style particulier se démoda vite aux yeux des Italiens. Ford Italie confia à O.S.I. le mandat de redessiner et d'assembler l'Anglia. La ligne proposée fut des plus classiques en abandonnant la fameuse lunette arrière inversée, et le produit final ressemblait plus qu'un peu à la Vauxhall Viva de l'époque.

Avec le recul, son dessin très banal a beaucoup moins de caractère que l'Anglia originale, reproche qu'on peut également exprimer en comparant l'Innocenti cabriolet et la Bug-Eye. L'Anglia Torino trouva tout de même plus de 10,000 acquéreurs et déborda même au Benelux.

■ *FORD Anglia Torino*

Ford Allemagne enviait la maison mère dont le nouveau coupé Mustang venait d'écrire une page d'histoire. Le projet d'un coupé appelé Capri était déjà en gestation depuis un bon moment, mais était encore loin de la mise en marché. Sur la lancée du projet Anglia, Ford Allemagne confia en 1965 à O.S.I. le dessin et la fabrication d'un coupé sur la base de la Taunus 20M. Elle fut dessinée par Sergio Sartorelli, à qui on devait déjà la Fiat 2300S et la Karmann-Ghia 1500 (type 34). La mécanique de la Taunus, soit un moteur V6 de 2 litres (107 hp) accouplé à une boite à quatre rapports, ne fit pas l'objet d'une préparation particulière. Cette mécanique suffisait à donner à l'auto des performances adéquates, sans être spectaculaires. La cylindrée passa rapidement à 2,3 litres pour 125 hp. L'auto ne fut sur le marché que de 1966 à 1968 ; la Ford Capri allant être mise en marché en 1969, Ford mit fin au contrat. Le nombre total d'O.S.I. TS produites est nébuleux : les chiffres cités oscillent entre 1200 et 3500 exemplaires. L'un de ces exemplaires a d'ailleurs existé à Montréal il y a plusieurs années. Je ne l'ai vue qu'une fois, remisée dans le parking intérieur de ce temple de l'auto italienne qu'était Eugène Carrié Automobiles.

Les modèles décrits précédemment constituent l'essentiel de la production d'O.S.I. pendant sa courte existance. La firme a cependant eu recours à des concepteurs de renom comme Tom Tjaarda, Giovanni Michelotti et Giorghetto Giugiaro. Elle a réalisé au fil de ses quelques années d'existence un nombre d'autos d'exception dont certaines méritent d'être citées.

En 1965, O.S.I. présenta une berline résolument moderne sur la base de la très bourgeoise et vieillotte Alfa Romeo 2600 Berlina. Peu vendue à l'extérieur de l'Italie, cette grosse voiture était presque réservée au service des hauts dignitaires de l'administration italienne. Contre toute attente, Alfa Romeo ajouta ce modèle à son boulimique catalogue 1965-1966 sous le nom de « 2600 De Luxe ». On aurait pu croire qu'Alfa s'apprêtait à remplacer sa fade Berlina par ce nouveau modèle. Il n'en fut rien : la 2600 Berlina fut produite au compte-goutte jusqu'en 1969 tandis que la De Luxe ne fut fabriquée qu'à… 54 exemplaires.

Alfa Romeo sollicita aussi la collaboration d'O.S.I. pour la carrosserie d'un nouveau modèle sportif à moteur central, possiblement destiné à remplacer la légendaire TZ. Alfa Romeo conçut un châssis tubulaire doté de suspensions de Renault 8 - on se souviendra qu'Alfa Romeo assemblait différents modèles Renault pour le marché italien. Les trois exemplaires réalisés furent dotés par O.S.I. de carrosseries en polyester différentes, dessinées par Sartorelli. Le premier était une barquette de développement. Le second, dénommé « Scarabeo » était résolument futuriste. Dépourvu de portes classiques, ce coupé offrait un accès à l'habitable en soulevant le pavillon et le pare-brise enveloppant. Présenté au Salon de Paris 1966, il fut suivi d'un coupé plus classique, probablement le plus représentatif de ce que l'auto serait devenue si le projet avait été mené à terme.

■ *ALFA ROMEO 2600 De Luxe*

■ *ALFA ROMEO Scarabeo version Paris 1966 (à droite) et version finale (ci-dessus)*

O.S.I. a également réalisé trois projets reliés à la marque Alpine. Le premier fut une berlinette Alpine A108 modifiée. Un peu dans le même esprit que le travail fait sur la base de la Sprite ou de l'Anglia, O.S.I. a modifié le dessin plutôt tarabiscoté de l'arrière de la berlinette originale pour lui donner un aspect plus fluide. Le résultat anticipe de façon frappante la berlinette A110, à l'exception des feux arrière ronds qui sont une sorte de marque de commerce O.S.I. On peut se demander ce qu'O.S.I. avait à faire avec une auto en polyester. Michelotti ayant été le dessinateur de la

■ *CI-DESSOUS : O.S.I. Alpine CRV*

■ *O.S.I. Alpine Silver Fox*

■ *CI-DESSUS : ALPINE A108 O.S.I.*

berlinette, nous sommes en droit de conclure qu'O.S.I. a tout simplement réalisé le prototype de l'A110.

La seconde, appelée Alpine CRV, dérivait d'une expérimentation américaine pour construire une carrosserie moulée en Cycolac (ABS). La « baignoire » moulée étant en elle-même rigide, la combinaison caisse et châssis ne pesait que 200 kg. Quelques autos furent fabriquées aux USA et l'une des caisses se retrouva chez O.S.I. qui en retoucha le dessin et y adapta une mécanique Renault 1100 Gordini. L'implication d'Alpine dans ce projet est incertaine.

La dernière et non la moindre fut la Silver Fox : l'auto catamaran. Les italiens n'en étaient pas à leur première tentative de construire une auto bi-fuselage : on se souviendra de la Nardi Bisiluro ou de la Tarf de Piero Taruffi. Cette Alpine Silver Fox aurait atteint 250 km/h avec un moteur Renault de 1000cc placé à 45 degrés de l'axe du véhicule. Son développement fut interrompu par la fin des activités d'O.S.I.

L'O.S.I. TS fut le seul modèle mis en marché sous le nom de son carrossier. Luigi Segre est décédé prématurément en 1963 et l'entreprise cessa ses travaux de design en 1968. Elle avait entretemps été absorbée à part entière par Fergat et devint simplement une usine de pièces d'acier destinées à la production automobile.

La maison-mère Ghia avait elle-même été rachetée par Alejandro De Tomaso en 1967. Celui-ci préparait la mise en production de la Pantera pour Ford USA ; rapidement, l'essentiel des ressources de Ghia furent consacrées à ce projet et De Tomaso acquit également le carrossier Vignale aux mêmes fins. Le contrat avec Ford se termina en 1974 en raison de la difficulté d'adapter la Pantera aux normes US mais aussi face aux nombreuses plaintes du réseau Ford USA face à la qualité des autos livrées. De Tomaso céda les deux entreprises à Ford à la fin du contrat ; Ghia et Vignale ne sont plus aujourd'hui que des marques de commerce dans le portefeuille du géant automobile. O

ELIZABETH JUNEK

From : f1KateWalkerarchive.weebly.com

Few countries can boast that their most famous driver is a woman. But Eliška Junková, born in what was then Moravia, in the Austro-Hungarian Empire, is that Eastern European nation's most famous pilot, although most know her as Elizabeth Junek.

Junek was born in 1900, daughter of a blacksmith and one of eight children, of whom only four lived to adulthood. All of the surviving children were destined to spend their lives working in banks. But a life behind the cashier's desk was not the one young Elizabeth had dreamt of. Obsessed with travel, she learned English and German – among others – in the hopes that her language skills would take her overseas.

They did. When her future husband and fellow bank employee Vincenc "Čeněk" Junek was asked to move to Brno to open a new branch, he saw the benefit of Elizabeth's English and German, and took her along for the ride. Romance didn't flourish for some years; Elizabeth's wanderlust and language studies took her to France and Gibraltar, although visa problems stopped her from exploring North Africa.

But in 1921, Elizabeth returned to Paris to be reunited with Vincenc, who had fallen in love with sportscars in her absence. Initially unconvinced by the high-powered racing beasts, Elizabeth soon discovered that she and Vincenc had a shared passion for Bugattis. A monster was born.

1922 was a landmark year for Elizabeth Junek, who obtained both drivers' and marriage license in the same twelve-month period. Within a year, she would be entering – and winning – races.

Elizabeth's racing career began when she acted as riding mechanic for her husband, but when he was injured in 1923 and unable to change gears, she took over the driving duties. By 1924, she was racing solo, and won the touring cars category at Lachotin-Tremosna. One year later, at Zbraslav-Jiloviste, she took her first overall win.

As the achievements mounted throughout the 1920s, so did Junek's fame. She was the first woman racer to compete on a level pegging with the male star drivers of the day, and is widely credited with being the first racer of either gender to do a track walk prior to a race.

One of Junek's many achievements was to win at the original – and punishing Nurburgring, when she topped the two-litre sportscar category and became the first woman ever to win a Grand Prix. A post-race congratulatory hug from a fellow competitor is reputed to have left her with two broken ribs.

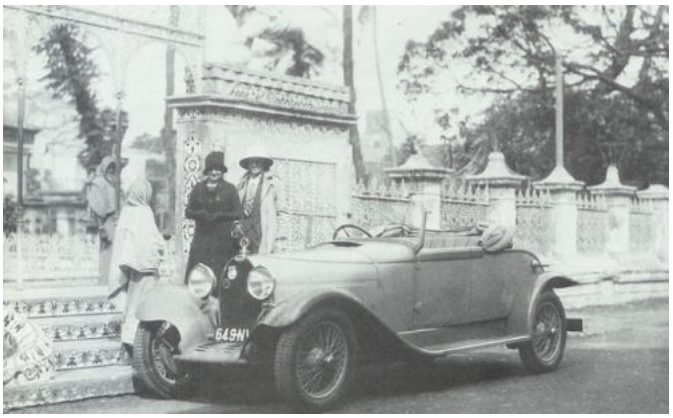
■ *ABOVE : ELIZABETH JUNEK and VINCENZO FLORIO. VINCENC JUNEK is the driver towards the right.*

■ *ABOVE : ELIZABETH and VINCENC JUNEK*

In 1928, Elizabeth entered Sicily's Targa Florio, a challenging 325-mile course that rewarded both stamina and technical proficiency. Junek was leading the race in her Bugatti Type 35B, ahead of works-driver Louis Chiron, but got into technical difficulties on the final lap and finished fifth. Behind her were such well-known names as Luigi Fagioli, René Dreyfus, Ernesto Maserati and Tazio Nuvolari.

By 1928, Junek was known throughout Europe as 'the Queen of the steering wheel'.

In July 1928, the two Juneks shared driving duties at the German Grand Prix. Elizabeth had just handed over the car to Vincenc when he went off the road. The car was undamaged, but Vincenc hit his head on a rock and died instantly. Elizabeth never raced again.



■ *ABOVE : ELIZABETH JUNEK in INDIA, BUGATTI T.44*

Courtesy of a new car, a gift from Ettore Bugatti, Junek returned to her travels, burying her sorrow in a wealth of new experiences. But it was not to last. After the Second World War, the Iron Curtain fell, trapping Elizabeth Junek in Eastern Europe. She lived to see the fall of Communism, and died in 1994, aged 93. O

A.C. 1901 à 1963

Par Gilbert Denis et Yves Boulanger

Cars Group Ltd. fut un constructeur automobile britannique fondé en 1901 par les frères Weller à West Norwood dans le borough londonien de Lambeth. Les initiales «A.C.» dérivent d'AutoCarrier qui était le nom d'un tricycle de livraison pour commerçants, doté d'un monocylindre de 648 cc avec un caisson entre les deux roues avant. Ce projet avait été financé par un boucher aisé, John Portwine, et fabriqué à partir de 1904 par John Weller, qui fabriquait déjà la voiture Weller en petit nombre. La compagnie prend le nom d'Autocars and Accessories Ltd. pour la distribution. Une version de transport de passagers arrive en 1907, avec un siège à la place de la boîte avec le conducteur et passager en tandem. La compagnie prendra le nom d'Auto Carriers Ltd. en 1911 puis d'AC Cars en 1922.

La première véritable voiture de tourisme de la firme est l'AC Sociable 1907, une version biplace côte-à-côte de l'Autocarrier à trois roues. La roue arrière unique était entraînée par un monocylindre refroidi par air avec une boîte épicycloïdale à deux vitesses placée dans le moyeu de la roue arrière.

Dès 1911, la firme déménage à Thames Ditton dans le Surrey, site qu'elle ne quittera plus. Sur le logo, les lettres A.C. ont été conçues pour s'insérer dans un cercle parce qu'elles étaient à l'origine sur les enjoliveurs de roues puisqu'il n'y avait pas de radiateur sur lequel le logo pouvait apparaître. Mais avec l'arrivée en 1914 d'une nouvelle petite voiture à quatre roues, l'AC Ten dotée d'un moteur Fivet refroidi par eau de 1,1 litre et d'une boîte de vitesses placée sur le différentiel et d'un beau radiateur courbé, le logo retrouve une position normale. Le cercle périphérique perd alors sa fonction d'origine et disparait après 1925.

Cette même voiture réapparait après la première guerre, propulsée cette fois par un moteur Anzani de 1,5 litre, la production se poursuivant jusqu'en 1927. Au Salon de 1919, AC expose un six cylindres moderne à arbre à cames en tête, bloc en aluminium avec chemises humides de 1 991 cc, il n'entrera cependant pas en production avant 1922. Toutefois, ce moteur fut fabriqué jusqu'en 1961, sa puissance passant de 35 à 103 ch. En 1921, S.F. Edge devient PDG, et sous son influence, la marque participe activement à des records de distance. Malheureusement, tout n'allait pas aussi bien pour les finances de la compagnie qui fut mise en liquidation. Aucune voiture ne fut fabriquée entre 1929 et 1931.

En 1930, William and Charles Hurlock achètent la compagnie et la production recommence avec le six cylindres de 2 litres. La technique est intelligemment mise à jour, la boîte de vitesses sur le différentiel étant remplacée par une boîte Moss solidaire du moteur, pendant que le châssis est surbaissé. Ces jolies voitures eurent une certaine notoriété dans les années trente, la carrosserie originale étant fabriquée à Thames Ditton.

Après la Seconde Guerre apparait une berline 2 litres qui d'une façon surprenante est dotée d'une suspension avant à essieu rigide jusqu'à la fin de la production en 1957. AC avait in besoin criant d'un nouveau modèle.

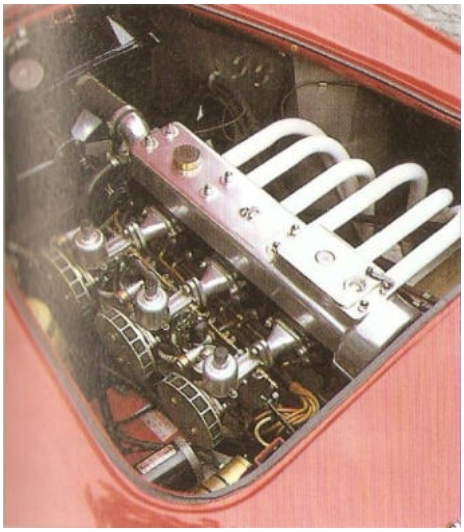
Le début 1950 en Angleterre était l'ère des « specials »: ces voitures de course construites avec les moyens du bord. Leurs constructeurs connurent parfois le succès : Colin Chapman créa Lotus de cette façon.

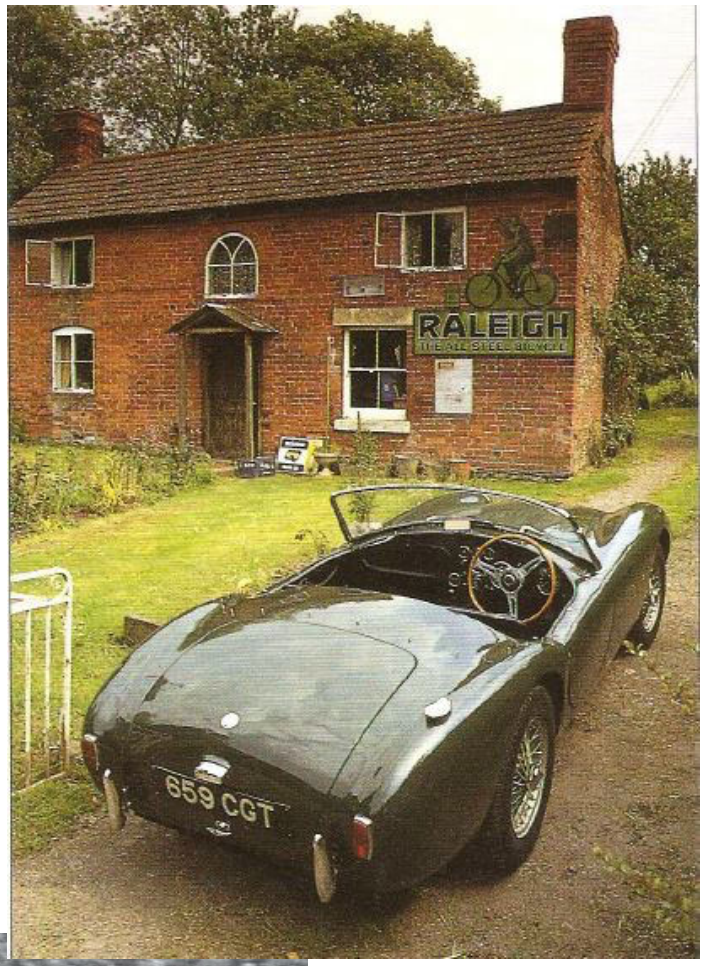
■ *À GAUCHE: AutoCarriers tricycle de livraison*

■ *À GAUCHE: AC Royal Roadster 1924*

■ *À GAUCHE: AC 16-80 Ace Competition Sports 1936*

■ *CI-DESSOUS: le moteur six cylindres AC était le moins musclé des trois qui ont équipé les Ace. La configuration triple carburateur était la meilleure.*





■ *À GAUCHE: l'Ace n'a jamais été plus belle que capote baissée, cachée au regard. Ainsi, son profil restait pur.*

Le Britannique d'origine Portugaise John Tojeiro était l'un d'entre eux. Il avait construit une « special » gagnante, et certains pilotes lui passèrent des commandes. Le pilote Cliff Davis possédait une « special » fabriquée par les frères Cooper, munie d'un moteur MG et d'une carrosserie copiée de la Ferrari 166 barchetta Touring. Voulant une voiture plus rapide, il commanda un châssis de John Tojeiro qui dessina un cadre tubulaire léger de type échelle avec une suspension à roues indépendantes. Tojeiro le munit d'un moteur Bristol (fabriqué sous license BMW) et de la carrosserie pseudo - Ferrari de la Cooper-MG. Bristol se faisant tirer l'oreille face à ces inconnus, le moteur fut pratiquement volé.

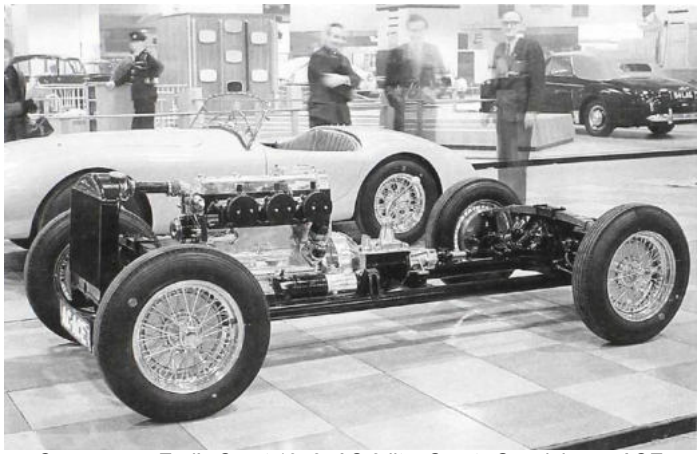
■ *CI-DESSUS : la Tojeiro - Bristol en action*

Cette « Tojeiro Special » est l'ancêtre direct de la AC Ace. Elle eut un grand succès en compétition. Une rencontre fut organisée avec AC et l'auto fut présentée aux dirigeants. Ceux-ci furent impressionnés mais craignaient que leurs installations soient trop modestes pour fabriquer un châssis aussi sophistiqué. Ils se virent répondre qu' « elle a été fabriquée dans un réduit plus exigu que vos toilettes. » Un contrat fut signé dans lequel Tojeiro cédait le design à AC contre des royautés de £5 par auto, jusqu'à concurrence de 100 unités.

Tojeiro livra à AC deux châssis qui furent préparés pour le Motor Show d'Earls Court à l'automne 1953: un châssis nu et une auto complète, dans lesquels AC avait installé son moteur 2 litres. La nouvelle « AC Ace » fut la sensation du salon.

Dès son apparition, les spécialistes ont immédiatement vu la ressemblance avec la Ferrari Barchetta. Ils ne connaissaient assurément pas la Siata 208 spider lancée à New-York et surtout destinée au marché américain avec qui la ressemblance était tout aussi frappante.

C'est avec cette voiture de sport qu'AC Cars a réellement fait sa réputation dans les années d'après-guerre.



■ *CI-DESSUS : Earl's Court 1953, AC 2 litre Sports Special ou « ACE »*

La première série a utilisé le moteur AC de 103 ch, conçu à la fin de la Première Guerre mondiale, donc plus que vieillissant mais qui, lors d'un essai routier effectué par le magazine Motor en 1954, a permis à la voiture d'atteindre la vitesse record de 167 km/h avec une accélération 0-100 km/h de 11,4 secondes et avec une consommation très raisonnable de 11,2 l/ 100 km.

En 1954, le coupé Aceca à pavillon rigide rejoint l'Ace. C'était l'un des premiers modèles à hayon, mais son cadre en bois et sa carrosserie en alliage étaient semblables à ceux de l'Ace. Grâce à sa meilleure aérodynamique, l'Aceca était plus rapide dans les lignes droites, même si son supplément de poids affectait un peu ses accélérations.

Le pilote de course et agent AC Ken Rudd remplaça le moteur AC de sa Ace par un moteur Bristol, son manufactutrier ayant entretemps accepté l'idée. L'idée fit son chemin et en 1956, AC offrit l'option du moteur Bristol 6 cylindres de 1 971 cc développant 105 ch, avec l'option supplémentaire de la version D2 de 120 ch alimentée par 3 carburateurs. Avec ce moteur, la vitesse de pointe a bondi à 186 km/h avec une accélération 0-100 km/h en 9,0 secondes. Une option avec overdrive sera disponible à partir de 1956 et la voiture pourra être dotée de freins à disque à l'avant en option en 1957. L'Ace était agréable à conduire et elle avait du succès en compétition.

Bristol cessa la fabrication de son moteur 6 cylindres en 1961. AC conclut un accord avec Ford pour la fourniture du moteur de la Ford Zéphyr, un 6 cylindres en ligne de 2 553 cc avec une culasse en fonte. Rudd développa une version munie d'une culasse en aluminium et alimentée par trois carburateurs Weber, portant la puissance à 170 ch. Cette configuration a encore amélioré les performances de la voiture dont la vitesse maximale était de 209 km/h.

Malgré ces caractéristiques, le modèle ne sera fabriqué qu'à 37 exemplaires (plus 8 Aceca) et sera rapidement remplacé en 1963 par l'AC Cobra, un modèle plus moderne destiné à la compétition … mais ça c'est une autre histoire !

Aujourd'hui, la jolie AC Ace est très recherchée, surtout équipée du moteur Bristol ou encore du rarissime Zodiac - Rudd. O

■ *CI-DESSUS : l'Ace a été produite de 1953 au début des années 1960. Remarquez les pare-chocs minimaliste*

■ *CI-DESSUS: sous le soleil ou la pluie, nous roulons*

■ *CI-DESSUS: l'Aceca était la version coupé de l'Ace, s'inspirant de l'Aston Martin DB2.*

■ *À GAUCHE : Une carrosserie en aluminium formée à la main habillait toutes les Ace.*

AC ACE (1953 – 1963)		
Moteur.	6 cylindres en ligne (AC, Bristol, Ford)	
Cylindrée (cm3).	1 991 / 1 971 / 2 553	
Puissance (ch)	102 / 125 / 170	
Boîte de vitesses	4 rapports overdride optionnel	
Poids à vide	771 à 894 kg	
Vitesse maximale	187 km/h (Aceca Bristol)	
Quantité fabriquée	Ace	266
	Ace Bristol	466
	Ace Zodiac	37
	Aceca	151
	Aceca Bristol.	169
	Aceca Zodiac.	8
	Total	1097

■ *CI-DESSUS : Celle-ci est la rare version finale à moteur Ford Zodiac*

■ *À GAUCHE : l'auteur Ian Fleming a pris livraison en 1962 de cette rarissime Aceca-Ruddspeed, la préférant aux Aston-Martin de son héros.*

■ *Notons que quelques Ace ont été vendues au Canada par la firme Budd & Dyer de Westmount. L'une d'entre elles, une Ace-Bristol, a émergé d'une grange de Farnham au début des années 1980 et avait été restaurée par un ancien membre du VEA.*

■ *Une rare Ace - Zodiac (RSX5018) était en vente chez Bob Barrell automobiles de Dorval à la même époque. Elle serait aujourd'hui dans l'état de New York.*

■ *À GAUCHE : la firme Ruddspeed de Ken Rudd eut son importance dans l'histoire de la Ace. Elle existe toujours aujourd'hui et peut prendre en charge la restauration de votre Ace dans ses ateliers maintenant situés à Brooklands.*

Il y a 55 ans, un Grand Prix automobile sur les plaines d'Abraham

Par Catherine Lachaussée, Radio-Canada

Pour la première fois de son histoire, le Carnaval de Québec présentait une course d'autos sur glace directement sur les plaines d'Abraham, le 14 février 1965. Une véritable histoire d'amour naît ce jour-là entre Québec et son Grand Prix. Elle va durer plusieurs décennies. Et connaître bien des rebondissements.

Cette populaire course automobile s'appelle d'abord le Grand Prix Esso. Elle est disputée sur une piste glacée faisant près de deux kilomètres, qui couvre la zone comprise entre le jardin Jeanne-d'Arc et l'arrière du manège militaire. Les spectateurs profitent de gradins naturels, ceux-là mêmes qui font la joie des habitués du Festival d'été de Québec aujourd'hui.

La première édition, devant une foule évaluée à 25 000 personnes, est entièrement diffusée par Radio-Canada, ce qui permet à tout le pays d'en profiter!

Des débuts prometteurs

Les nombreux amateurs venus assister sur place au premier Grand Prix Esso ont droit à un froid sibérien. Mais le spectacle en vaut la peine. C'est un vrai feu roulant! Sur 24 voitures inscrites, 6 sont disqualifiées. La foule est si enthousiaste que les forces de l'ordre peinent à la garder hors de la piste.

Chauffée par les pneus et la vitesse, la glace finit par manquer, forçant l'annulation d'une épreuve. Peu importe! Cette première édition est considérée comme un succès sur toute la ligne. Certains se mettent même à rêver : pourquoi ne pas tenir un Grand Prix comme celui de Monaco à Québec?

Des pilotes célèbres

Le Grand Prix Esso attire rapidement la crème des pilotes, dont le célèbre chroniqueur automobile Jacques Duval. C'est lui qui remporte l'édition de 1968, au volant de sa Porsche 911. Plus d'un demi-siècle après les événements, il garde un souvenir amusé des bousculades entre voitures et des méthodes pas toujours catholiques des pilotes.

«Un de mes trucs, c'était de partir en deuxième vitesse plutôt qu'en première, pour garder de l'adhérence. On pouvait aussi s'appuyer contre les autres voitures pour les faire sortir de piste»

- Jacques Duval, pilote et chroniqueur automobile

Les conséquences étaient minimes, rappelle-t-il, avant de décrire le vol plané spectaculaire d'un pilote au volant de sa Mini Cooper, cette année-là.

Minimes pour les pilotes, peut-être. Mais sûrement pas pour les voitures.

Pierrette Walsh, elle, conserve deux boîtes remplies de coupures de presse et de photos de l'époque, où son mari remportait le Grands Prix. Ce sera le cas à trois reprises dans les années 1970.

Yvon Walsh, sympathique pilote de la région, faisait la joie des journalistes et des fans. Sa femme reste marquée par l'ambiance

euphorique et les paddocks du temps, grouillants de passionnés.

«Si on n'était pas mordu des courses en arrivant, c'est sûr qu'on l'était en repartant», illustre-t-elle.

Les courses sur glace étaient ses préférées. Elles étaient plus divertissantes que dangereuses.

«Les pilotes semblaient toujours sortir d'un nuage, même après les pires carambolages.»

- Pierrette Walsh, épouse du pilote Yvon Walsh

Le souvenir qu'elle garde des courses? «Un gros nuage de neige! Souvent, les pilotes en soulevaient tellement qu'on passait plusieurs secondes avant de comprendre ce qui venait d'arriver!»

Une pause et de nouveaux sites

En 1977, le Grand Prix Esso effectue son dernier tour de piste sur les Plaines d'Abraham. La Commission des champs de bataille nationaux, qui gère le site, refuse de poursuivre l'aventure. L'événement est encore populaire, mais plusieurs pilotes sont hésitants pour l'avenir. Les coûts d'entretien des voitures ont grimpé plus vite que le montant des bourses remises aux gagnants, et en 1977, les 6000 $ en jeu ne semblent pas faire le poids. Puis Esso, le principal commanditaire, quitte le navire.

L'événement changera plusieurs fois de nom par la suite. Après une pause de plusieurs années, les organisateurs tentent un retour au Bassin Louise, dans le port de Québec, en 1984. Puis on dispute la course sur la rivière Saint-Charles jusqu'en 1995.

Mais de l'avis de plusieurs, le Grand Prix du Carnaval n'a jamais retrouvé le souffle de ses débuts, quand on disputait l'épreuve sur les plaines d'Abraham. C'était un site vraiment magique, conclut Pierrette Walsh.

En 2020, personne ne songerait à organiser une course de voitures sur le vénérable champ de batailles. C'était vraiment une autre époque. Mais le site, lui, demeure toujours aussi magique. Certaines choses ne changent pas. O

1933 DELAGE D8S CABRIOLET BY FERNANDEZ ET DARRIN

From : Hyman ltd. St-Louis, MO.

The American-born stylist, engineer, and designer Howard "Dutch" Darrin got his start in the coachbuilding industry shortly after World War I. He had been a pilot for the US military, serving in France. It was there where he met fellow designer Tom Hibbard. Hibbard previously worked for Brewster before leaving to form Le Baron Carrossieres alongside Ray Dietrich. He had been in France exploring opportunities to sell and produce Le Baron designs there when he met Howard Darrin in 1923. The two men stayed in Paris and formed Hibbard & Darrin, designing a series of spectacular bodies for many of Europe's finest motorcars. Darrin was instrumental in developing a new type of alloy casting technique specifically for car bodies, intended to replace squeaky and temperamental wood joints in critical structural points.

When Tom Hibbard took a job at GM's Art & Colour Section in 1931, Darrin stayed in Paris and partnered with a South American-born banker named J. Fernandez, who had interests in fine furniture as well as custom car bodies. The partnership was ideal for Darrin, as Fernandez acted primarily as the money man, leaving Darrin free to create his sophisticated and flamboyant designs with little oversight. As with Hibbard & Darrin, the bodies created by Fernandez & Darrin sat atop the world's finest automobiles, including Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Delage, Packard, and Duesenberg. It was one of Darrin's most fruitful periods, and he amassed a vast portfolio of breathtaking designs. Common threads among Fernandez et Darrin bodies included an emphasis on "lowness" with masterfully graceful lines and a sense of effortless motion in every curve. Fernandez and Darrin's partnership may have lasted only five years, but the American's brilliance shone brightly during this brief yet fertile period in his storied career.

One of the most influential designs born of Fernandez et Darrin is this breathtaking four-passenger cabriolet atop a Delage D8S chassis. Car number 35880 is one of only two such examples built in this dramatic style, both utilizing the superb, high-performance Delage D8S as a base. Staggeringly beautiful, the design has classic long hood/short deck proportions and is masterfully detailed for maximum impact. Darrin's placement of the spare wheel at the rear adds visual length, while the curvaceous front wings flow gracefully into the full rear fenders, which enhance the low-slung profile. The steeply raked compound V windscreen is of particular note, as it gives energy and motion to the design. While subtle, the detail is used to dramatic effect on this Delage, and the styling cue was widely mimicked by other great designers, including Alexis de Sakhnoffsky and Ray Dietrich. Viewed as a whole, the Darrin-penned D8S Cabriolet is nothing short of a masterpiece of early art-deco automobile design.

Records indicate that both sister cars were sold new in England, and that chassis 35880 was first registered in November 1933, under the number AUV 871. While little else is known of its early history, 35880 emerged in the 1950s, in a tired state, parked alongside a garage in Wellesbourne, Warwickshire. In 1957, a young man of just 23 years discovered the Delage among some other interesting old motors offered for sale by Mr. Bernard Thorpe. After having dropped one too many motorbikes, the young man decided a car would be a safer bet. From the moment he first spotted the mighty Delage, it was love at first sight. A brief road test and a bit of haggling ensued, and the men struck a deal. The beautiful Delage was now his – for the princely sum of 15 quid.

The man's love for the Delage proved as strong as any, and it remained in his care for the next 63 years. Initially, he drove the big Delage as his everyday transport, but by 1966, a career and growing family forced him to move the D8S into long-term storage. He had to wait twenty years to drive it again, but in the late 1980s,

the Delage re-emerged after completely rebuilding the original engine. Additional cosmetic restoration work followed, including refinishing it in a handsome dark blue and gray livery, fitting new light grey leather trim, and painstakingly restoring the detailed hardware and body fittings.

In the years since its restoration, the D8S was driven and enjoyed as its creators intended. It was showcased on the VSCC stand at the 2000 Classic & Sportscar show, earning the top prize of Car of the Show. More recently, it has seen regular use in VSCC tours and similar events throughout England, and it has proven to be a most enjoyable high-performance motorcar. With the restoration now approaching 30 years old, it has taken on an inviting patina that encourages continued enjoyment. The paint and bodywork are in good order, displaying the honest character that comes from so many years of care. Beautiful details abound, including the big Marchal headlamps, radiator stone guard, D8-motif searchlight bracket, deco door handles, and the D8 badge headlight tie bar.

Of 2000 D8 chassis produced, just 99 left the works as the high-performance "S" variants. The S models had a shortened, lowered chassis and a 120-horsepower version of the 4,061 cc OHV inline eight-cylinder engine. This car retains its original engine (no.106), which was completely rebuilt with new sleeves, pistons, and more at the time of the restoration. It is in good running order and needs little to prepare it for long-distance touring or rallies.

The Delage D8S stands among the most desirable sporting motorcars of the 30s. This example goes one better, boasting fascinating history, and above all, breathtaking coachwork from the fertile mind of Howard Darrin while at the height of his career. O

RENCONTRE TRABANT - 18 OCTOBRE 2020

OU LES VOITURES EST - EUROPÉENNES D'AUTREFOIS (VEEA)

Photos par / by Martin Šimek

■ *Quand votre Trabant ne roule pas, vous n'avez qu'à sortir votre Tatra*

LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA

VEA PORTRAITS GALLERY

■ *Qui est-elle? Mais est-ce vraiment une européenne? La réponse dans notre prochain numéro!*

■ *Who is she? Is she really european? Answer in our next issue!*

■ *Adrian van Hooydonk (à droite) et Marcello Gandini (à gauche) avec la maquette de la BMW Garmisch*

■ *Adrian van Hooydonk (right) and Marcello Gandini (left) with the BMW Garmisch full size model*

LA BOITE À GANTS DU VEA

VEA GLOVEBOX

Bonjour les amis,

Deux mois se sont écoulés depuis la catastrophe du 4 août dernier qui a détruit le Port de Beyrouth et une partie du centre-ville. Vous avez été nombreux à répondre avec générosité à notre appel à l'aide. Manon et moi sommes heureux de vous dire que les sommes recueillies ont été livrées en mains propres, une partie ayant été remise à l'œuvre du Dr Robert Sacy et de son hôpital pour nouveau-nés défavorisés qui a été gravement touché par l'explosion.

De nombreux reportages témoignent des efforts soutenus provenant de toutes parts pour la reconstruction et pour l'assistance aux centaines de milliers de déplacés, réfugiés dans leur propre pays. Pour notre part, nous tenons à vous dire MERCI, CHOUKRAN, CHENORAGALEM and THANK YOU for your friendship, your generosity and your compassion. O

Alain (Raymond) et Manon

THE GOLDBERG BROTHERS

The four Goldberg brothers, Lowell, Norman, Hiram, and Max, invented and developed the first automobile air-conditioner. On July 17, 1946, the temperature in Detroit was 97 degrees.

The four brothers walked into old man Henry Ford's office and sweet-talked his secretary into telling him that four gentlemen were there with the most exciting innovation in the auto industry since the electric starter. Henry was curious and invited them into his office.

They refused and instead asked that he come out to the parking lot to their car. They persuaded him to get into the car, which was about 130 degrees, turned on the air conditioner, and cooled the car off immediately.

The old man got very excited and invited them back to the office, where he offered them $3 million for the patent.

The brothers refused, saying they would settle for $2 million, but they wanted the recognition by having a label, 'The Goldberg Air-Conditioner, 'on the dashboard of each car in which it was installed.

Now old man Ford was more than just a little anti-Jewish, and there was no way he was going to put the Goldberg's name on two million Fords.

They haggled back and forth for about two hours and finally agreed on $4 million and that just their first names would be shown.

And so to this day, all Ford air conditioners show : Lo, Norm, Hi, and Max -- on the controls. O

LES PETITES ANNONCES

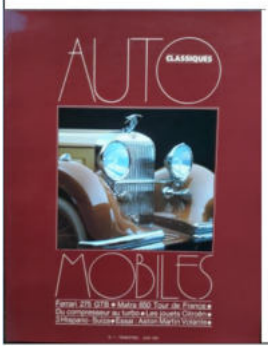
CLASSIFIEDS

À VENDRE

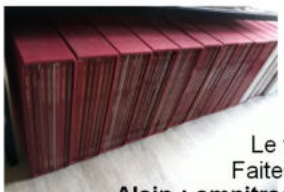
- Paire de lunettes de chauffeur datée de 1912. Très bon état et aucun défaut : $50
- Collection de 34 revues ROAD&TRACK des années 1951 à 1959 ainsi qu'une de 1963 et 1964 : $100/le lot.
- Collection de 11 revues Science et Vie (Automobile) 1964-65/1949-50/1950-51/1951-52/1952-53/1953-54/
  1955-56/1961-62 1964/1955/1959-60 : $50/le lot.
- Dépliants: Renault 4 1953: $15 - Renault 4 1956 : $40 - Austin America : $10 - Austin A40 Sport : $15 - Austin Seven 1950 : $15 - Simca Matra Bagheera :$25 - Javelin 1950 : $25 – Rover 75 : $10 - Hillman Minx : $15 - Peugeot 204 : $15 - Singer 1950 : $15
- 5 rares catalogues de pièces des années 20. (France) abondamment illustrés en très bon état : $40/le lot.

gbureau@videotron.ca

À VENDRE – AUTOMOBILES CLASSIQUES



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



Le tout à 300 $
Faites une offre !
Alain : omnitrad@me.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.

VERY RARE: MERCEDES-BENZ TYPE 600

Original parts catalogue in mint condition.
Edition C (March 1970)
Multilingual introduction and all parts desciption in German, English and French.
Hard blue cover with 540 pages held by brass screws.
Price: $100 + shipping charges (with required signature)

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

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

JOHN VAN KOOTEN
AUTO RESTORATION SPECIALIST - SHOW & CONCOURS

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

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

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 $

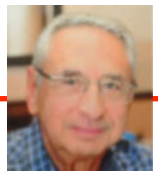
AVERTISSEMENT DE PUBLICITÉ

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.

LA BOUTIQUE VEA



VEA SHOP

Par / By : Mohib Zaklama

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

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

Les vêtements sont offerts en différentes tailles (4) et de 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 ÉVÈNEMENT 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!

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

LES AUTRES ACTIVITÉS

SEPTEMBRE	FESTIVAL HISTORIQUE, LIME ROCK CT (4 JOURS)	TOM MERSON

Si cet événement vous intéresse, contactez Tom pour lui communiquer votre intéret et en discuter.

Dessin d'Ilya Avakov

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.