

AUTOSIASTE

VOL 45 no 3

Depuis / Since 1974

AUTOMNE / FALL 2022



© collection J.Paquet



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
FQVA
DES VÉHICULES ANCIENS
Member



CONSEIL BOARD

SOMMAIRE CONTENTS

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

Tom Merson
Vice-président
514-831-2392
tommerson@videotron.ca

Nancy Acemian
Trésorière et
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

Corine Laurenti Javieze
Directrice adjointe - activités
info@canadagphistoric.com

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

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

COLLABORATEURS

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

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

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



2006 Porsche Boxster S



1960 Austin Healey
« Bugeye Sprite »



1972 BMW 2002 tii



1955 Citroën
Traction 15/6H



1998 Volvo S70 GLT



1948 Rolls-Royce
Silver Wraith



1974 Alfa Romeo
2000 GTV



1976 Alfa Romeo
2000 Spider

VOL 45 no 3

AUTOMNE / FALL 2022

ARTICLES

- 3 MOT DU PRÉSIDENT / PRESIDENT'S WORD
- 4-6 MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / A WORD FROM THE CHIEF EDITOR
- 7-9 L'AUTO EUROPÉENNE AU QUÉBEC : L'APRÈS-GUERRE
- 10-11 UNE BERLINE PORSCHE INCONNUE
- 12-14 LADY DOCKER'S DAIMLERS
- 15 AERO MODÈLE 50 DYNAMIK
- 16-20 DES BUGATTI AU QUÉBEC
- 21 RENCONTRES ESTIVALES
- 21 A POOLSIDE PICNIC
- 22 ÉLÉGANCE TROIS-RIVIÈRES
- 23 ROUNDIE AT THE VAQ, BAIE-D'URFÉ, CAR SHOW

RUBRIQUES / REGULARS

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

PAGE DE COUVERTURE / COVER PAGE

Montréal, 1945 : une Bugatti en hiver.

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

Impression: www.photographiquemf.ca

Tirage: 145 exemplaires



MOT DU PRÉSIDENT

PRESIDENT'S WORD

Par / By Gilbert Denis



Au moment où vous lirez ce texte, l'été sera officiellement terminé tout comme la haute saison des activités du VEA. Il n'en reste que quelques-unes en octobre et puis ce sera les rendez-vous mensuels hivernaux. Nous migrerons alors à nos quartiers d'hiver au restaurant Le Bordelais.

Il a plu, un peu, beaucoup et même extrêmement. Il a fait beau et chaud, un peu, beaucoup et peut-être même trop! Le VEA a organisé des activités, un peu, beaucoup, trop?

Eh oui, à l'image du temps et de la température qui nous surprennent, assurément causés par les changements climatiques, la (faible) participation à certaines activités estivales du VEA suscite un questionnement au sein du CA. Serait-ce causé par le ressac de la pandémie ou par une combinaison de plusieurs facteurs?

La réunion que le CA du VEA aura eue lors de la fin de semaine du 1er octobre apportera certaines réponses et des pistes pour concocter une autre saison estivale d'activités roulantes en 2023. N'hésitez pas à communiquer avec votre club à info.vea.qc@gmail.com pour suggérer des activités correspondant à l'ADN du VEA.

Ce n'est pas que la liste des activités potentielles soit épuisée, loin de là, mais il est toujours agréable de se faire proposer quelque chose à laquelle on n'aurait pas pensé. Cela ne fait qu'ajouter de la diversité.

Et si c'est vrai pour les activités, c'est aussi le cas pour les articles dans l'Autosiate. N'hésitez pas à partager vos histoires, le fruit de vos recherches ou votre opinion. Nous nous occupons de l'édition, de la mise en page et de la relecture.

Alors que les feuilles se colorent et que les voitures anciennes se préparent à hiberner, je vous souhaite un bel automne ! ○



And if this is true for the activities, it is also the case for the articles in the Autosiate. Feel free to share your stories, the results of your research or your opinion. We will take care of the editing, layout and proofreading. As the leaves turn red and yellow and our vintage cars prepare to hibernate, I wish you a healthy and beautiful fall season! ○

As you read this, summer is officially over and so is the VEA activities' high season. There are only a few activities left in October and then it will be back to our winter monthly dinners at our indoor quarters, Le Bordelais restaurant.

This summer it rained, a little, a lot and even too much at times. It was nice & warm, a little, a lot and maybe even too much! The VEA has organized activities, a little, a lot, too many?

Yes, like the weather and the temperature that surprised us this summer, the (low) participation rate in certain VEA summer activities is raising questions within the Board. Could it be caused by the backlash of the pandemic or by a combination of numerous factors?

The meeting that the Board of the VEA will have had during the weekend of October 1st will provide some answers and leads to help guide us in the planning of our outings and drives for summer 2023. Do not hesitate to communicate with your club at info.vea.qc@gmail.com to suggest activities corresponding to the DNA of the VEA.

It's not that the list of potential activities is exhausted, far from it, but it's always nice to hear from our members of an activity that would interest them that we maybe wouldn't have thought of. It adds diversity to our repertoire.

N'OUBLIEZ PAS! DON'T FORGET!

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

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

De mai à octobre - From May to October :

De novembre à avril - From November to April :



4020 rue St-Ambroise, Montréal
514 932-0641



1000 boul. Gouin O, Montréal
514 337-3540



MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF - L'ÉLECTRIFICATION

Par Yves Boulanger, ing., M. eng.



*It was not possible to include an English version of this article for lack of space.
It is available on request - send me a note at the email address on page 2. YB*

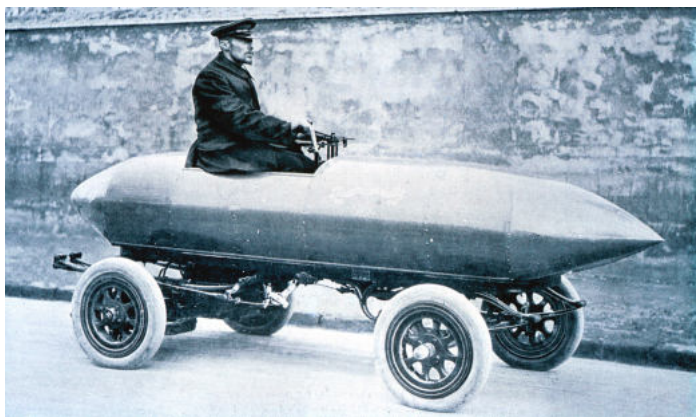
Prochainement, vous allez conduire une auto électrique. Ainsi en ont décidé les gouvernements occidentaux. Et on va sauver la planète. Quoi ? Vous doutez ? Comment osez-vous !

J'ai effleuré le sujet dans ma chronique du mois dernier; j'ai décidé ce mois-ci d'y aller à fond dans une chronique éditoriale hors-série. Je vous promets d'emblée de ne plus aborder le sujet. En revanche, vous allez me faire une promesse - quelle que soit votre opinion sur le sujet. Celle de me lire jusqu'à la fin avant de m'adresser vos beuglantes et de me lancer des tomates pourries.

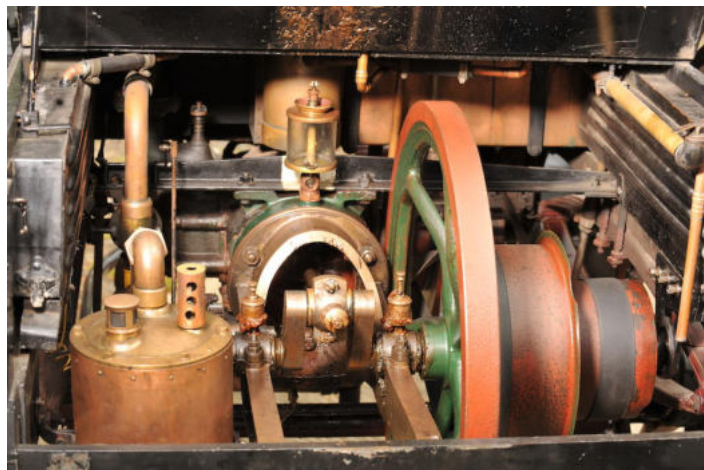
Débutons par une perspective historique.

À la fin du 19^e siècle, trois technologies s'opposaient pour propulser l'automobile naissante. La vapeur fut celle des balbutiements, comme le fardier de Cugnot en 1769. L'électricité fut la seconde : diverses sources du début du 19^e siècle citent l'apparition de machines primitives mues par l'électricité, notamment celle de l'écossais Anderson en 1839. Il fallut attendre 1885 pour que Karl Benz adapte son moteur à combustion interne à un véhicule routier et que l'histoire de l'automobile débute vraiment. Les trois technologies avaient leurs défenseurs : si le moteur à vapeur était bien au point, il était lourd, encombrant et demandait une longue mise en température avant de travailler. La propulsion électrique était performante et facile à employer; il suffisait de fermer le contact pour mettre la machine en marche. Avec les batteries de l'époque, l'enjeu n'était pas d'aller vite mais d'aller loin. Le moteur à combustion interne quant à lui n'avait aucun de ces enjeux, mais sa mise en marche demandait de nombreuses manipulations qui exigeaient une excellente compréhension de la mécanique. L'évolution technologique rapide au début du 20^e siècle allégea ces difficultés. Le glas fut l'apparition du démarreur électrique et sa mise en marché par Cadillac en 1912. L'automobile à vapeur disparut et la popularité de l'auto électrique, « l'auto des dames », s'effrita.

Depuis lors, plus d'un siècle d'évolution a transformé l'automobile. D'innombrables inventions ont amélioré le confort, la tenue de route



■ En 1899, la *Jamais Contente* électrique de Camille Jenatzy fut la première auto à atteindre 100 km/h.



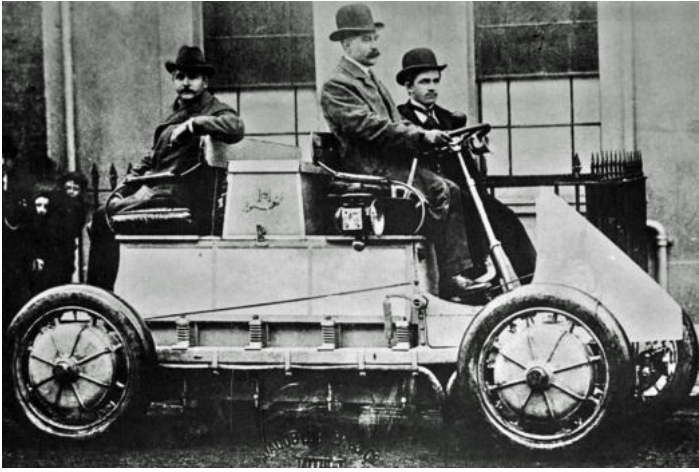
■ Le moteur d'une Benz 1893 : tout est visible, tout est à lubrifier. On démarre le moteur en donnant une impulsion au volant (le cercle rouge).

et le freinage, rendant possibles des performances inimaginables pour les pionniers de l'an 1900. D'autres inventions ont facilité la conduite : les boîtes de vitesses furent d'abord synchronisées pour ensuite être automatisées. On ajouta des assistances pour le freinage et la direction, permettant une conduite sans effort même pour un poids lourd. Dès les années 1960, des normes de sécurité et d'émissions polluantes ont été imposées aux constructeurs. Après une période de recul pendant laquelle ces contraintes détériorèrent la performance, l'apparition de systèmes électroniques permirent aux concepteurs de créer des véhicules de plus en plus performants. Plusieurs berlines de gamme moyenne d'aujourd'hui ont des performances qui surpassent celles d'autos exotiques d'antan.

Ces cent-quarante ans d'évolution ont transformé le rôle du conducteur. À l'opérateur chevronné des machines complexes de jadis a succédé un utilisateur de plus en plus passif d'un déplaçoir qui approche l'autonomie totale. Et pour la grande majorité de la population, c'est un progrès fantastique.

Il y a un bon moment qu'on tentait de sortir les autos électriques des oubliettes. La technologie des batteries a évolué plutôt lentement. Il a fallu l'apparition de la technologie lithium-ion (en grande partie grâce à l'IREQ) pour que l'on puisse enfin offrir un véhicule avec une autonomie réelle. Le point tournant a été franchi le 22 juin 2012, jour du lancement de la Tesla S. Avec une tonne de batteries, et sans égard aux coûts, on a interdit de brandir l'autonomie comme étant un obstacle insurmontable.

Admettons que l'auto à moteur thermique soit en comparaison de l'auto électrique une véritable machine de Goldberg : la multitude des mécanismes requis à son fonctionnement la rendent beaucoup trop complexe pour ce qu'elle fait. Et malgré tout, l'auto thermique d'aujourd'hui est devenue tout aussi inodore, incolore et sans saveur que l'auto électrique qui va la supplanter. J'ai découvert ce phénomène en louant une Jetta neuve lors d'un voyage l'hiver dernier. On ne sent plus rien de l'opération de la mécanique – il y



■ 1900, Vienne : la Lohner-Porsche fut la première auto hybride.

avait pourtant sous le capot un moteur turbo accouplé à une boîte à 8 vitesses. Pour le conducteur moyen, passer d'une auto thermique récente à une auto électrique est transparent – hormis le ravitaillement et le paiement à la fin du mois. Il croit que l'auto électrique ne lui coûtera rien en entretien. Pas de vidanges moteur et de mises au point, mais son poids taxe les pneus, les freins et la suspension. Et les batteries ne seront pas éternelles...

L'environnement

Il y a cinquante ans, on ne parlait pas de gaz à effet de serre ou de réchauffement planétaire. Certains scientifiques voyaient se profiler des évidences, mais le combat contre la pollution se faisait contre les émissions toxiques des moteurs de l'époque, ce qui n'a à peu près aucun rapport. En fait, les mécanismes de dépollution primitifs des années 1970 détérioraient la performance et augmentaient la consommation de carburant, ce qui est synonyme d'une augmentation de la production de gaz à effet de serre. Déjà amateur d'autos, je voyais ces changements d'un mauvais œil. Ce dont on parlait parfois à l'époque, c'était l'épuisement éventuel du pétrole. Ça c'était loin dans le futur, mais incontournable : un jour, il faudra trouver une autre source d'énergie.

Depuis lors, les préoccupations environnementales se sont succédées : la déforestation, les pluies acides, les espèces en voie de disparition, la couche d'ozone. Graduellement, à tort ou à raison, l'automobile a été ciblée comme coupable d'une bonne partie de ces maux. Admettons tout de même qu'elle y contribue.

Allons-y, électrifiions.

Ce n'est pas si simple. Certains d'entre vous savent que mon travail est lié à la gestion d'un parc de véhicules lourds. Depuis quelques années, l'électrification fait partie de mon travail. Installer une borne de 7kW raccordée au circuit de la sècheuse dans votre maison de banlieue, c'est facile. Dans un condo, moins facile. Sur la rue devant votre appart de Balconville-sur-Plateau, quasi impossible. Bon, il y aura abondance de bornes publiques - mais sur les haltes routières ?

Mais électrifier un parc de 500 véhicules lourds, c'est demander à l'Hydro un flux constant de 20 mégawatts chaque nuit. Comme un gros hôpital. C'est installer des transfos de 25,000 volts, et disposer de pertes en chaleur qui pourraient atteindre 1000 kW. C'est renforcer les structures du toit juste pour y suspendre les kilomètres de câbles requis pour brancher chaque véhicule. Des installations qui vont

coûter des dizaines, des centaines de millions et qui vont prendre des années. C'est aussi payer les véhicules deux fois plus cher. Pour ces 500 véhicules lourds, c'est un coût supplémentaire d'un quart de milliard.

On peut calculer à partir de données statistiques canadiennes que d'électrifier le parc automobile canadien va demander une hausse de la production électrique de l'ordre de 40 à 50%. En pointe hivernale, Hydro n'a déjà plus guère de marge. Développer des nouvelles centrales est faisable, mais pas en 5 ans.

Et au Québec... l'hydroélectricité est propre. Mais en Alberta, les centrales sont thermiques, me dites-vous? Et en France, on va renouveler les centrales nucléaires? Puis en Californie, qui a tout récemment effleuré l'effondrement de l'approvisionnement électrique sous la canicule, pendant que le lac Mead s'assèche ? Tant de questions, si peu de réponses.

Une étude récente chiffre les bénéfices nets de l'utilisation d'un véhicule électrique alimenté par centrales thermiques. On parle d'une diminution des GES de l'ordre de 30%, grâce au fait que l'utilisation du carburant par la centrale est plus efficace qu'un moteur de véhicule. C'est quand même un gain non négligeable. Mais si on considère qu'un véhicule hybride exploité dans le même contexte permet des émissions réduites de 25%, on va faire tout ça pour 5% ?

Depuis des années, l'idée de remplacer une auto compacte (restons modestes) de \$15,000 par une auto électrique de \$40,000 me pose un problème. Quelque part, produire une auto qui se vend \$40,000 consomme davantage de ressources qu'une auto de \$15,000. Disons au moins deux fois. Volvo, une compagnie très verte, vient de réaliser une étude qui chiffre la comparaison des ressources requises à produire l'un de ses modèles en version thermique puis en version électrique. *Le ratio est de quatre*. Bien pire que je ne le croyais. Volvo estime qu'il faut conduire sa S60 électrique pendant 84,000 km avant qu'il y ait un avantage environnemental réel par rapport à la conduite de la version thermique. À condition d'avoir de l'électricité propre.

Alors, on fait ça pourquoi ?

En 2008, époque du gouvernement de Jean Charest, j'ai assisté à une rencontre convoquée par le ministère des transports pour annoncer le lancement d'un plan d'électrification des transports. La présentation visait à nous démontrer que le Québec était dans une position enviable pour bénéficier des retombées économiques de l'électrification, en raison de notre expertise dans le domaine des systèmes électriques, des batteries et de notre réseau hydroélectrique. L'objectif du gouvernement Charest était purement économique. Puis est venu le gouvernement Marois. Les objectifs sont restés inchangés. Ensuite le gouvernement Couillard. La vis s'est un peu resserrée. On a griné des dents.

Enfin, arrive Legault. On s'entendra qu'en 2018-2019, la CAQ a pu être perçue comme un peu frileuse en matière d'environnement. On n'entendait parler de rien. Puis est arrivée la pandémie. Qui a massacré, entre autres, l'économie. Entre deux vagues, le premier ministre a pris connaissance du dossier électrification. Il a d'un coup redonné deux tours de vis : des objectifs sévères de Couillard, on est tombés en plein fantasme irréalisable. Et avant qu'on puisse faire comprendre aux attachés politiques dans quels plats ils avaient mis les deux pieds du premier ministre, celui-ci avait fait des annonces majeures sur des tribunes internationales. J'aurais voulu voir les attachés tenter de rétro-pédaler.

Car voyez-vous, l'électrification est un véritable nectar pour les politiciens. Un dossier de rêve qui plait aux verts tout autant qu'aux financiers. Lorsqu'on a compris ça, on arrête d'y chercher une logique quelconque.

Alors les Scandinaves ont lancé la marche. Dès 2035, ils ne veulent plus de véhicules thermiques. Les Anglais, puis les Californiens ont suivi. Le Québec a emboîté le pas. Et à Glasgow, un raz-de-marée a fini le travail.

Les manufacturiers se sont soumis. Il faut les comprendre : il a fallu des milliards pour amener les moteurs thermiques aux technologies d'aujourd'hui. A quoi bon investir davantage dans des produits qu'on ne pourra plus vendre? Alors Volvo a lancé le bal : dès 2030, toutes les Volvo seront électriques. Puis d'autres ont suivi, dont Jaguar, Alfa-Romeo, GM. Diantre et crotte de bique.

Mais où est le problème ?

On va trop vite. La mise en place des sources d'énergie et des réseaux de distribution va prendre plus d'une décennie. On a encore des choses à comprendre avec ces nouvelles technologies. Comment les entretenir : au moment où vous lisez ces lignes, le ministère de l'éducation n'offre aucun programme spécialisé sur les véhicules électriques. Les garagistes indépendants apprennent comme ils le peuvent. Mais mettre la main dans un système de propulsion haute tension sans prendre les précautions appropriées, c'est un risque de mort immédiate. Je suis particulièrement inquiet pour les carrossiers qui font face à des autos pliées de partout.

Il y a les incendies. Le lithium n'aime pas s'échauffer. S'il le fait, les batteries dégagent des gaz sévèrement toxiques et inflammables; les techniques de combat d'incendies classiques ne fonctionnent pas. Les spécialistes se penchent sur la question; il faudra des équipements particuliers, mais aussi des provisions spécifiques pour les lieux de remisage intérieur de véhicules électriques. Mais avant, ce sera la responsabilité des constructeurs de mettre en place des systèmes de détection précoce d'emballements thermiques, afin d'éviter les incendies. Nous sommes encore loin de normes et d'exigences légales en la matière.

Et il y a les approvisionnements. Jusqu'à une nouvelle percée technologique, tout dépend du lithium. Devant les annonces des manufacturiers qui promettent le tout électrique pour demain, Jeffrey Straubel a lancé une mise en garde de sécuriser les approvisionnements avant de prendre de telles orientations. Il prévoit des besoins énormes de matières premières. Pour ceux qui ne le connaissent pas, Jeffrey Straubel est le gourou technique qui a créé Tesla dans l'ombre d'Elon Musk.

Carlos Tavares, le PDG de Stellantis (le résultat de la fusion Peugeot-Fiat-Chrysler) s'est aussi exprimé à maintes reprises sur le sujet. Il ne croit pas que cette orientation soit la bonne. Mais qu'à titre d'industriel, son opinion n'a aucune valeur. Il croit que les autos électriques coûteront 50% plus cher que les autos thermiques. Qu'il y aura un impact sévère sur la société.

Le bilan est fort simple. L'électrification va puiser énormément dans nos ressources naturelles pour remplacer des millions de véhicules, pour mettre en place les réseaux de distribution, et pour construire de nouvelles centrales électriques. Par exemple, y aura-t-il assez de cuivre pour tous ces fils?

Ma conclusion

N'allez pas croire que je nie le problème du réchauffement climatique. L'évidence s'impose de plus en plus.

Lors de mes études secondaires, il y a bien quelques années (ou décennies), le concept de base de notre système économique ne me semblait pas viable : pour être en santé, une économie nationale doit voir son produit intérieur brut croître constamment et ses exportations doivent dépasser ses importations. Alors si on veut que les économies mondiales soient en santé, on va exporter où?

Quelques années plus tard, alors que je me déplaçais en ville pour aller au CEGEP, je trouvais nos transports en commun sous-développés et je prônais leur gratuité. Avec tous ces bouchons, j'en suis venu à considérer que la démocratisation de l'automobile avait été une erreur. Offrir un transport efficace me semblait être une obligation sociale.

Enfin, pendant le programme de génie à Poly, un prof de finances nous a donné à lire « Halte à la croissance » du Club de Rome. Ce groupe d'intellectuels avançait l'hypothèse que notre système économique, celui-là même que je mettais en doute, allait s'auto-détruire en s'alimentant de croissance constante. Une planète offre des quantités de ressources finies; il est illusoire de penser qu'on peut lui demander l'infini sans un jour frapper un mur. Et ce mur causera l'effondrement du système. L'armageddon du dieu de l'argent.

Ceux qui parlent de « sauver la planète » me font bien rire. La planète survivra à n'importe quoi. C'est peut-être d'ailleurs ce qu'elle a débuté : un traitement antiparasite. Ce que les parasites que nous sommes devront trouver est une façon d'adapter notre système socio-économique afin qu'il soit compatible avec les ressources de la planète. C'est la définition du développement durable.

Le consumérisme est l'opposé : l'art de créer des besoins pour nourrir la mécanique de l'économie.

Malheureusement, l'électrification telle qu'elle est promue par nos décideurs politiques ressemble bien plus à du consumérisme qu'à du développement durable. ○

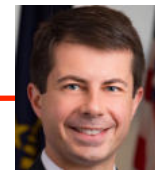


■ Jeffrey Straubel, un apôtre du développement durable, et la Porsche 944 qu'il avait récupérée en l'électrifiant alors qu'il était étudiant en génie à Stanford.



UNE BERLINE PORSCHE INCONNUE

Par Alfred E. Neuman



La firme Porsche AG agit comme consultant en ingénierie auprès d'autres constructeurs automobiles, c'est bien connu. Mais peu savent que cette activité remonte aux débuts de l'entreprise. Ce qui suit date du début des années 1950, alors que Ferry Porsche venait tout juste de reprendre les rennes de l'entreprise après le décès de son père.

Désireux de commercialiser la 356 aux USA, Ferry avait rencontré Max Hoffman au Salon de Paris 1951 : Porsche proposait 5 autos par année, Hoffman en voulait 5 par semaine. Mais dans une Allemagne encore dévastée par la guerre, Porsche réussissait à construire quelques autos dans des hangars à gauche et à droite, en faisant appel à nombre de sous-traitants, et manquait de capitaux pour construire une véritable usine.

Hoffman vint à la rescousse en organisant une rencontre avec un partenaire inattendu, Studebaker. L'un des plus anciens fabricants d'automobiles des États-Unis, comme tous les autres constructeurs indépendants des trois grands, ce constructeur avait du mal à tirer son épingle du jeu. Hoffman connaissait bien l'un des vice-présidents de Studebaker et l'avait convaincu qu'ils devaient miser sur un produit différent pour se tailler une place sur le marché : une voiture plus petite pour une clientèle populaire. En d'autres termes, une Volkswagen à l'américaine. Et qui de mieux pour les assister que l'équipe d'ingénierie de Porsche.

■ Porsche projet 530 : une 356 à 4 places.



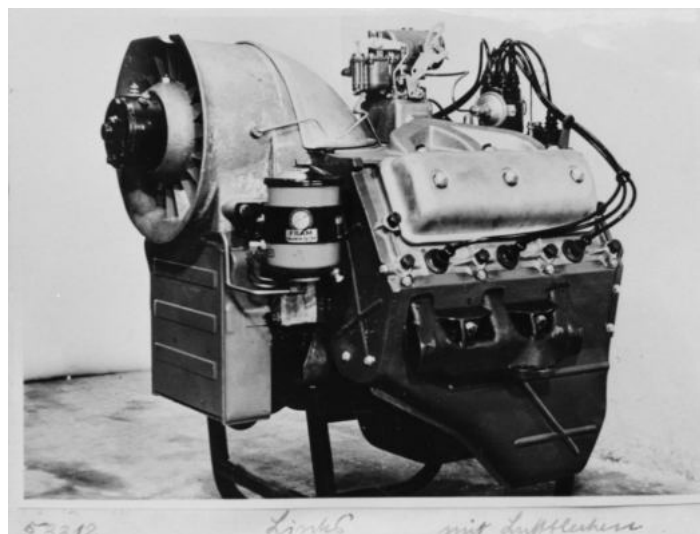
En début d'année 1952, Ferry Porsche traverse l'Atlantique avec ses principaux collaborateurs. Ils apportent avec eux le prototype d'une version 4 places de la 356, le projet 530. Celui-ci ne séduit pas les américains : ils veulent quelque chose de plus spacieux et plus conventionnel. Mais Ferry Porsche repart avec un contrat.

Leur proposition sera une berline 4 portes monocoque à moteur avant et suspension indépendante aux 4 roues. Deux variantes sont proposées : l'une est propulsée par un moteur peu conventionnel, un V6 de 3 litres à 120 degrés refroidi par air. La seconde est une version refroidie par liquide. Au printemps 1954, un prototype sera présenté aux dirigeants de Studebaker, en marge du salon de Genève. Ceux-ci donnent leur accord à la poursuite du développement.

■ La berline projet 542 et une Studebaker Golden Hawk.



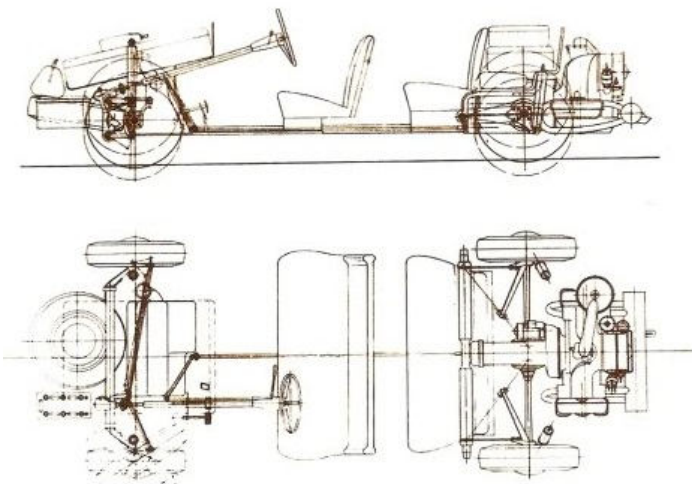
■ Le moteur V6 refroidi à air conçu pour le projet 542.





■ Le prototype du projet 542 a sillonné l'Europe en période d'essai.

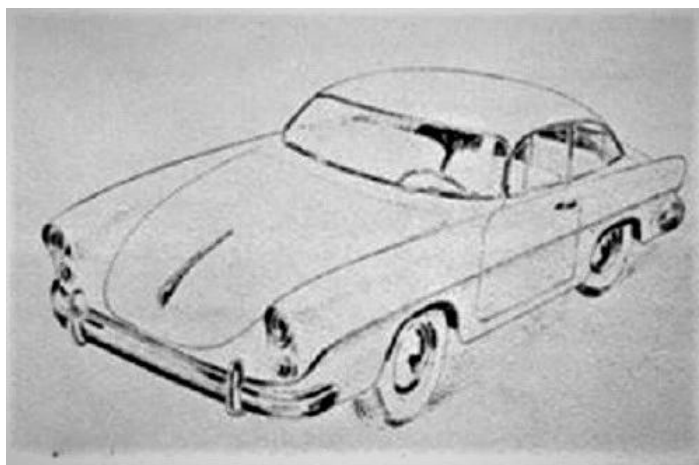
Mais c'est trop tard pour Studebaker qui est en difficultés financières et n'a pas les ressources pour mettre en production un produit aussi différent. Ils seront pris sous le contrôle de Packard, manœuvre qui se révélera désastreuse pour les deux parties.



■ Dessin de concept du projet 633. Porsche abandonne enfin la suspension arrière à essieux oscillants pour employer des bras tirés.

Le contrat rapporta tout de même un demi-million de dollars à Porsche, ce qui leur permit de convaincre les banquiers de leur allonger le capital pour construire une usine digne de ce nom. Hoffman vend toutes les Porsche qu'il reçoit et écoulera pendant des années les deux tiers de la production. Il s'apprête à offrir un modèle simplifié à prix réduit : la Speedster.

Un peu plus tard, Porsche propose à Studebaker le dessin d'une compacte, le projet 633. Mais Studebaker misera sur la très classique Lark pour tenter de survivre. On dit que le projet 633 aurait plutôt servi de base au développement d'un coupé sport : le projet 901. ○



■ Ébauches de carrosseries pour le projet 633 : version Porsche ci-dessus, et Studebaker ci-dessous.



bellavance enr.
**Entretien et restauration
 de voitures anciennes européennes
 à votre domicile**
*Maintenance and restoration of vintage
 European automobiles at your residence*
Tel: (450) 698-1049


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



L'AUTO EUROPÉENNE AU QUÉBEC : L'APRÈS-GUERRE

Par Yves Boulanger



L'Europe renaît de ses cendres. L'Amérique du Nord a été privée d'autos neuves pendant la plus grande partie du conflit et les listes d'attente sont longues. Dès 1946, Austin commence à expédier ses autos vers le Canada. La « Austin Sales and Service » occupe les mêmes locaux que le département de service après-vente d'Ogilvy's avant la guerre. Rapidement, une gamme complète allant de la A40 à la A135 Vanden Plas est offerte et un réseau de concessionnaires couvre tout le Québec. R.P. Collyer reprend l'importation de Rolls-Royce et annonce la nouvelle Silver Wraith dès 1946 avant de représenter les produits Rootes.

C'est un raz-de-marée. Les entreprises britanniques sont incitées à exporter, et celles qui le font ont priorité pour obtenir des matières premières. Ce qui peut aller jusqu'au charbon pour chauffer l'usine en hiver. L'avantage douanier consenti par le Canada aux produits du Commonwealth favorise leur importation. Dès mars 1949, on organise un salon de l'auto anglaise qui présente pas moins de 17 marques. Ford Angleterre et la division Vauxhall de GM en font partie, mais certaines marques n'y sont pas présentes.

Le marchand de motos anglaises Budd and Dyer se tourne vers l'automobile en devenant importateur de la nouvelle marque Jaguar; à partir de 1949, il importera la Mk V ainsi que la XK120 - dont 670004, la 6e construite et la première au Canada. Dès 1950, Budd and Dyer enchainera avec la marque Daimler.

Les importations d'autos anglaises au Canada atteindront \$30 millions en 1949; on peut estimer que cette somme représente environ 15 à 20,000 autos. Elles dépasseront 50,000 unités en 1950 pour atteindre 25% des ventes totales, ce qui ébranla les manufacturiers américains.

Il n'y a pas que les Anglais qui veulent exporter ici : en 1947, un commerçant présente un trio de françaises, soit une Simca, une Delage et une Delahaye, sans qu'il y ait de suite. Puis au début 1950, Morgan's (aujourd'hui La Baie) tient au 7e étage de son magasin du centre-ville un « salon de l'auto importée ». On y vit non seulement une brochette d'anglaises, mais aussi Peugeot, Renault, Fiat et les tchèques Skoda et Tatra. L'exposition d'une Peugeot (203) semble n'avoir été qu'un évènement isolé, tandis que quelques 4CV et 500 « Topolino » furent vendues pendant 2 ou 3 ans. Au moins une centaine de 4CV auraient circulé au Québec.

Les autos tchèques furent une autre histoire. Leur importateur, Randall Cotton, avait déjà un certain succès avec les motocyclettes tchèques Jawa et les vélomoteurs américains Whizzer. Il offrit à la fois l'exotique Tatrapian et la plus conventionnelle et abordable Skoda.

Mais la Tchécoslovaquie était désormais derrière le rideau de fer et la réaction ne tarda pas. Les chambres de commerce dénoncèrent la « concurrence communiste » et demandèrent l'interdiction de leur importation, sans succès. Les prêtres dénoncèrent ce commerce en chaire... pendant que l'Action catholique publiait les publicités de Cotton. Peu de temps après, des autos neuves remises près du port furent vandalisées. Cotton offrit une Skoda en cadeau à « Miss Cinéma 1950 » et une autre fut offerte en tirage. Mais le mal était fait et l'aventure ne dura guère plus d'un an. En 1952, les quelques voitures restantes furent à nouveau vandalisées.

La marque la plus significative importée pendant cette période fut probablement MG. Le succès des mythiques Midget TC et TD créèrent un engouement durable pour les voitures sport et entraîna la fondation du « Montreal MG Car Club » en 1952. *A suivre...*

VISIT THE BRITISH AUTO SHOW

17th DUKE OF YORK ROYAL CANADIAN HUSSARS ARMOURY
4185 Cote des Neiges Road

OPENING TODAY AT 2 P.M.

Sponsored by
REMEMBRANCE BRANCH QUE. NO. 75
CANADIAN LEGION

In Aid of
THE BENEVOLENT FUND

THREE DAYS ONLY: TODAY—FRIDAY AND SATURDAY

HOW to Get There

Transfer at Steeles, Hwy. 8 St. Catharines, or Cote des Neiges Road to a No. 48 street takes you right to the door.

THE SPORTS CAR COMPANY

7360 St. Lawrence Street MONTREAL, CANADA

You'll love **roaming** in the **LAND ROVER**

... Britain's Sensational New Utility Car

The Land Rover is everything you've ever wanted in an all-purpose car. Low initial cost... low operating... high carrying capacity... many outstanding... competitive features make the Land Rover the ideal car for country, estate, farm and industrial use.

See the Land Rover at the British Motor Show, March 3-5 at the Cote des Neiges Armoury

Now on Display at **WEIR'S MOTOR SALES Ltd.**

1113 Mountain Road — Just South of Dorchester — FL 4022

SINGER

EDWARD H. HART

DISTRIBUTOR
4290 ST. CATHERINE ST. WEST — AND AT THE SHOW

HOURS OF THE SHOW

Today and Tomorrow
2 p.m. to 11 p.m.

Saturday, March 5
10 a.m. to 11 p.m.

This first all British Auto Show in Montreal since the war will be officially opened by

Air Marshal Sir William L. Welsh
K.C.B., D.S.C., A.F.C.

North American representative of the Society of British Motor Manufacturers and Traders.

POPULAR MAKES OF BRITISH CARS on Display include

**Anglia
Austin
Hillman-Minx
Humber
MG
Morris
Prefect
Rover
Riley
Singer
Vauxhall
Sunbeam-Talbot
Vanguard
Wolesley
Alvis
Standard
Triumph**

MORRIS "MINOR"

The World's Supreme Small Car

Toledo Motors

DISTRIBUTORS OF MORRIS, WOLESELEY and RILEY cars
2116 St. Catherine St. W. TEL. 8491

THE NEW AUSTINS

You see yourself a demonstration before buying any car

AUSTIN SALES & SERVICE

DISTRIBUTOR
1079 MOUNTAIN STREET • MONTREAL • MA. 1048*


Here It Is . . .

THE NEW 1949 HILLMAN MINX

MONTREAL DEALERS
CHARBONNEAU & LAMOTHE 7483 St. Lawrence Blvd., CK 2197
HODGE BROS. REG'D. 5028 Sherbrooke St. West, WA. 1177
MOORE MOTORS
1824 St. Catherine St. W., FL 8208

PRODUCTS OF THE ROOTES GROUP: HILLMAN • SUNBEAM-TALBOT • HUMBER • COGNAC

LA NOUVELLE
RENAULT
Française
1949
A MOTEUR EN ARRIERE !



**VOUS POUVEZ MAINTENANT
AVOIR LA PREMIERE AUTO
A MOTEUR EN ARRIERE !**

Dessinée et construite dans la plus grande manufacture d'Europe... la nouvelle Renault Française 1949 possède les particularités suivantes !

- MOTEUR EN ARRIERE — d'une très grande efficacité. — Le moteur est placé là où s'applique la puissance.
- 50 milles au gallon.
- Freins hydrauliques Lockheed.
- Suspension individuelle des roues.
- Glaces de sûreté tout le tour.
- Chauffe-ventre encastrée.
- Pas besoin d'auto en échange.
- Système électrique de 8 volts.

TOUTES PIECES DE CHANGE DISPONIBLES

\$1350.00 L'auto le meilleur marché au Canada.
\$500.00 Comptant, la solde par mensualités faciles.

VOYEZ-LA AUJOURD'HUI — CONDUISEZ-LA VOUS-MEME — LIVRAISON IMMEDIATE



Cette superbe nouvelle Renault est en montre et en vente au

GARAGE VENDOME

Distributeurs pour la province de Québec.

5100, AVE WESTERN — EL. 7345
Prière aux vendeurs de s'enquérir.



MESSIEURS! vous ne pouvez manquer la grande **DÉMONSTRATION** des Vedettes de la route en 1950
Les autos SKODA et TATRAPLAN

OUVERTURE OFFICIELLE
de notre SALLE DE DÉMONSTRATIONS
MARDI, 22 AOÛT, à 6 heures p. m.

TATRAPLAN...
un bijou de la technique moderne

La voiture aérodynamique Tatraplan est équipée d'un MOTEUR A QUATRE CYLINDRES (flat-four) développant 115 c.v. refroidi à l'air et placé à l'arrière. Elle possède une ligne élégante répondant aux désirs actuels de la clientèle. Intérieur offrant assez d'espace pour six passagers. Carrosserie monopiece entièrement métallique soudée au châssis tubulaire. Elle est chauffée à travers le plancher. Spacieux espace pour les bagages sous le capot et derrière le dossier du siège arrière.

PAS DE RADIATEUR
PAS DE GRAISSAGE
MOTEUR A L'ARRIERE
45 MILLES AU GALLON

SKODA...
le désir de tout le monde

La marque "Skoda" est une marque de qualité, reconnue et appréciée dans le monde entier. Les modèles 1950 illustrés ici sont dignes de cette estime gagnée par une longue et glorieuse tradition. La conception moderne du châssis formé d'un tube central, les roues à suspension indépendante, le moteur silencieux et économique donnant un rendement maximum, l'élégance de la ligne et l'excellent confort, ainsi que les nombreuses victoires remportées aux concours internationaux, valent à ces voitures une des premières places et une popularité bien méritée sur les marchés mondiaux.

LES VOITURES LES PLUS NOUVELLES AU MONDE



Modèle cabriolet décapotable aux lignes harmonieuses. Moteur à 4 cylindres. Suspension indépendante des 4 roues. 4 vitesses avant et une arrière. Changement de vitesses sous le volant. Consommation d'essence : environ 1 gallon au 45 milles.



... LES MARQUES QUI BATTENT LA MARCHÉ DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Les fabricants des voitures "Tatraplan" et "Skoda" ont toujours été en tête dans l'application des principes de construction moderne, dont la plupart sont aujourd'hui appliqués par un nombre de plus en plus grand de marques concurrentes : en 1914: freinage sur les quatre roues; en 1923: châssis tubulaire, suspension des quatre roues et moteur refroidi à l'air; en 1934: carrosserie aérodynamique avec moteur arrière; en 1937: carrosserie mono-piece entièrement métallique; en 1950: création de modèles qui représentent le maximum à tout point de vue et les meilleures réalisations que l'industrie automobile ait connues. "Tatraplan" et "Skoda" s'imposent par leur élégance, leur économie, leur robustesse, leur facilité d'entretien, leur agrément de conduire et leur coût minime.

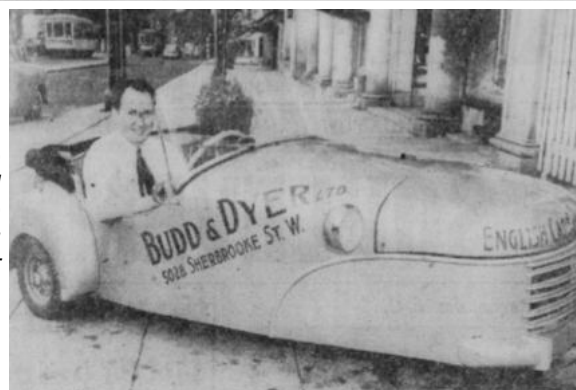
AL-GER MOTOR SALES

Ouvert jusqu'à 10 h. p.m. DÉPOSITAIRES - AUTORISÉS
1006 est, ONTARIO (près Amherst) Demandez une démonstration
AM. 4113

■ La Patrie, août 1950.
« L'offensive communiste »

■ 1949 : Alec Budd, fidèle à son passé motocycliste, tente de vendre la Bond Minicar. Le moteur 125cc de cette « auto » à trois roues est placé au dessus de la roue avant et pivote pour assurer la direction.

■ 1949 : troisième tentative d'amener Renault au Québec. Il en faudra une quatrième.



THE
JAVELIN JUPITER
does it again!



Victory in the
MONTE CARLO RALLY

- 1st** in the 1½ Litre Class A Javelin Jupiter driven by R. F. Ellison and W. H. Robinson.
- 2nd** in the 1½ Litre Class A Javelin Jupiter driven by Gordon Wilkins and Raymond Baxter.
- 4th** in the 1½ Litre Class A Javelin Jupiter driven by L. Odell and R. J. C. Marshall.

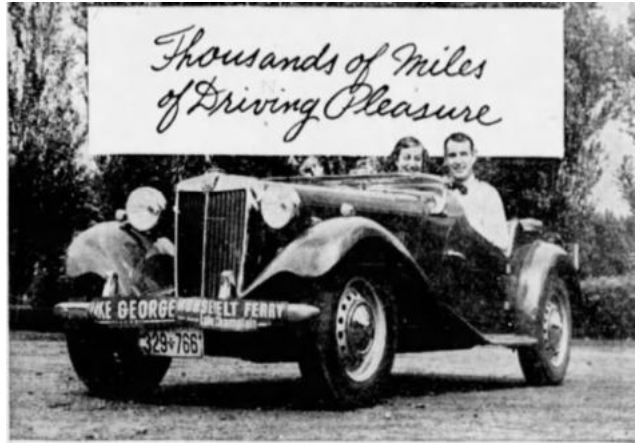
Come in and see this winner of many international trial & speed events
THE SPORTS CAR COMPANY, INC.
1180 ST. ANTOINE STREET Opp. Windsor Station UN. 1560

■ À GAUCHE : 1951, la très active « Sports Car Company » importa quelques-unes des peu conventionnelles Jowett Javelin et au moins une Jupiter offerte à \$3000.

■ À DROITE : 1951, la MG TD : quelle merveilleuse grand tourisme pour un voyage de noces.

■ EN BAS À DROITE : 1950, la marque de luxe Armstrong Siddeley est de retour à Montréal.

■ CI-DESSOUS : 1951, publicité de Budd and Dyer pour Jaguar.



Newly wed Mr. and Mrs. C. Guay arrive back in Montreal from their honeymoon spent travelling in the United States in their M.G. Sports Roadster.

Here's what Charles Guay says about his M.G. 2,100 miles in eight days is a lot of driving. But every mile was a mile of "driving pleasure". Our M.G. performed like a thoroughbred; it rode smoothly, comfortably and without the slightest hitch.

Not the least of our pleasure was the cost factor. With the exceptionally low gas consumption, we averaged 27 miles per American gallon.

We're convinced! For long trips, for city driving, the M.G. Sports Roadster is the right car.

You too can be as Car happy as the Guay's.
Call for a demonstration of the M.G.

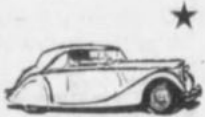
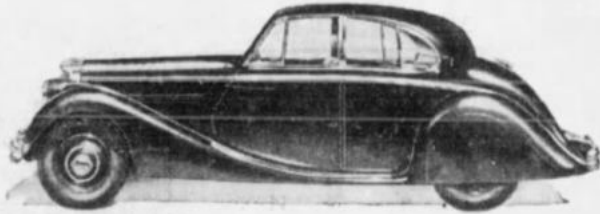


THE SPORTS CAR COMPANY

1180 St. Antoine St. (Opposite Windsor St.) UN. 6-1560

Jaguar *

MK. V. Continues to lead the field
... and remains unchanged for 1951



Also available in the convertible models with the same 122 h.p. motor and 3 position top.



Above is pictured the Jaguar Super Sports, with 160 h.p. twin overhead camshaft engine, which holds the world's record for a production car with the remarkable speed of 132.8 m.p.h.

The Jaguar is renowned not only in Britain but throughout the world, for its unique combination of elegance and high performance. With its flashing acceleration go remarkable smoothness at high speeds and corresponding freedom from swaying and bouncing. Thus long journeys become short journeys and all journeys a joy. Both front seats are adjustable for height as well as reach, and no more than a flick enables the steering column to be moved to your liking. At 5 or 95 m.p.h. the Jaguar heralds its approach with the merest whisper; and in the deep-seated comfort of its real leather upholstery the driver has the magnificent feeling that he could steer this car through the eye of a needle.

BUDD & DYER

Distributors

5028 SHERBROOKE ST. WEST

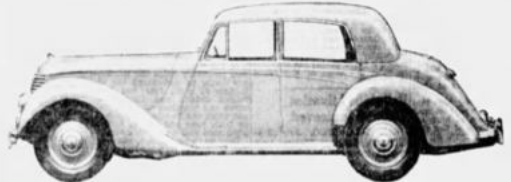
Montreal, Que.

THE FINEST CAR OF ITS CLASS IN THE WORLD

Before you pay \$500. more for
any other luxurious car . . .
**FEEL THE WHEEL OF THE
ARMSTRONG SIDDELEY**
with the automatic clutch!

Made by the makers of the famous Hurricane Fighters, Avroco, and Lancaster Bombers . . . here are two luxury cars at a price that can't be matched by ANY car in their class. The features are the very latest in automobile engineering . . . finger tip pre-selector gear

Box with automatic clutch wet type cylinder liners giving extra long life to the engine built to last, that operates from inside the car, torsion bar independent front-wheel suspension for maximum comfort and new simplified steering mechanism.



THE WHITLEY SEDAN
by Armstrong Siddeley
\$3,450.00

A four-door sedan planned for "master fine" . . . with all the luxury appointments you expect to find in a custom built car of high breeding. The Whitley is both spirited and graceful, will, no matter whatever the speed, the corner or the road surface.



THE HURRICANE CONVERTIBLE
by Armstrong Siddeley
\$3,495.00

This steady, low-drag sports machine, high performance with superior steering and comfort. Easily operated three-position hand, and English leather upholstery, ground-out woodwork.

Spare parts available NOW!

ARMSTRONG SIDDELEY CARS proudly presented by:
TOLEDO MOTORS LIMITED

2134 St. Catherine St. W.

W. (Eglinton 9431)





LADY DOCKER'S DAIMLERS

By Jonathan Bean



Norah Royce Turner was born in Derby in 1906. Her father was a car dealer named Sydney Turner; unfortunately he died when she was only 16. A few years later she became a dance hostess at London's « Cafe de Paris ». Quickly, she was courted by wealthy men; she moved in with Clement Callingham, chairman of Henekeys whisky. She married him after his divorce in 1938. They had a son, but unfortunately Clement passed away in 1945 - making Norah a rich widow.



A year later, she married Sir William Collins, president of a major retail store. He died two years later, making Norah an even richer widow. In 1949, she married Sir Bernard Docker, chairman of Birmingham Small Arms (BSA) and its subsidiary Daimler.

Created in 1891 to manufacture German Daimler engines under licence, Daimler Motor Company was Britain's first automobile builder. They became the official purveyors of motor cars to the British royalty. Daimler became part of BSA in 1910.

By 1949, Daimler's star didn't shine that much anymore and Rolls-Royce was gaining ground on the monarchy market with the new Phantom IV. Daimler had introduced the DE36 in 1946, a large car powered by an inline, eight cylinder, 5,5 liter engine. For the 1948 Earl's Court Motor Show, Daimler displayed a majestic drophead coupe based on the DE36. This car had been built by coachbuilder Hooper, acquired by BSA in 1940. Called the Green Goddess, it was the most expensive car in the show - at £7000, fitted with an hydraulic top and electric windows - and it attracted a lot of attention. Daimler sold seven of these huge DHC, three of them in the USA.

The new Lady Docker had an interest in cars and expressed to her husband her frustration that Daimler was essentially unknown outside Britain. Sir Bernard appointed her to the board of Hooper. Her brother and brother in law were invited to join, giving her virtual control of the coachbuilder.

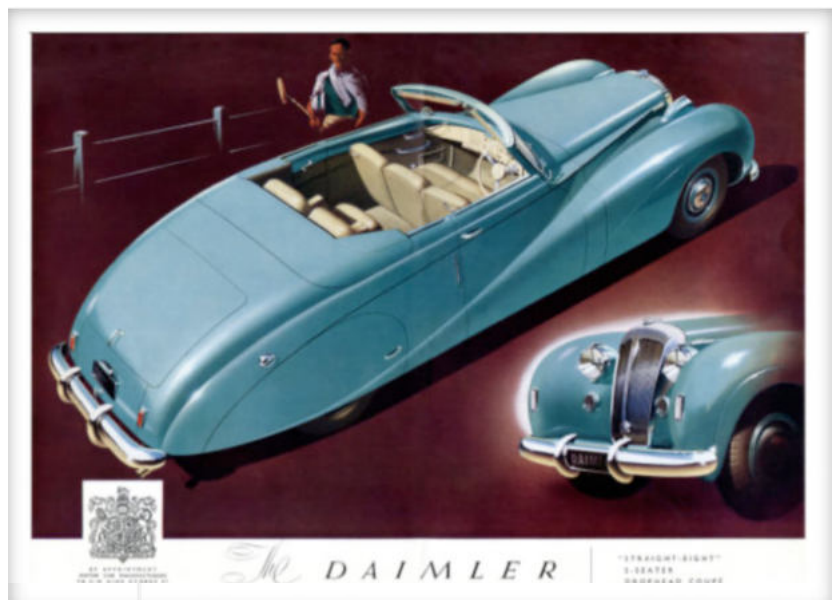
Determined to increase Daimler's popularity and noting the attention received by the Green Goddess, Lady Docker had a large and garishly trimmed DE36 limousine built by Hooper. Known as the Golden Daimler, it was ready for the 1951 Motor Show. It was notorious for having its sides

covered with tiny, real gold stars. The interior was upholstered in gold silk and brocade, with exotic wood and plated gold trim, with cabinets containing a cocktail set and a tea set. We're British, aren't we?

The Golden Daimler again attracted a lot of attention. Lady Docker had another special car built for the 1952 Motor Show. This time, a DE36 chassis was dressed up as a Fixed Head Coupe. It was painted blue-grey with lighter colored side panels covered with tiny four leaf clovers, for which it was named the Blue Clover. It had a transparent sun panel in the roof, fitted with a blind. The seats were upholstered in lavender leather and grey-blue lizard skins were used to trim various interior features.



■ Daimler DE36 DHC.



■ Period advertising for the Daimler « Green Goddess ».



HOOPER & CO (COACHBUILDERS) LTD

For 1953, Hooper built a somewhat smaller, aluminum bodied FHC on a 3 liter chassis. It had black leather seats with red crocodile trim, and was originally painted dark green. It also had a sun panel in the roof. Lady Docker felt the color clashed with the interior and required the car to be repainted in silver grey two days before the Motor Show. The car was named the Silver Flash. It was exported to the USA in 1966 and was last seen at an auction in the mid-1980s.



■ ABOVE : London Motor Show, 1951. Lady Docker and the Golden Daimler.

■ LEFT : Seoul, Korea. The 1952 Blue Clover DE36 FHC in the Samsung museum.

■ BELOW : the 1953 Silver Flash FHC.



For 1954, Hooper built a limousine very similar to the 1951 Golden car, but on the new DK400 chassis fitted with a 4,6 liter 6 cylinder engine. It was painted royal blue and the sides were covered with silver stars. While the front seats were covered in blue leather, the rear upholstery was silver silk brocatelle with pale blue crocodile skin trim. A sun panel in the roof was again fitted. The car was called Stardust; it was eventually abandoned on a farm in Wales. Restored, it was exhibited in California for a few years before being sent to Japan. It was sold again in 2014 to a private collector.

The 1955 Docker Daimler was the final one. Again based on a DK400 chassis, this time with a large coupe body and the usual sun roof. Zebra skin was used for the upholstery with ivory trim; the outer trim was gold plated. The car was appropriately named Golden Zebra. The car was sold in 1966 for £1400 having traveled a mere 25,000 miles.

By 1956, BSA's board of directors had enough of the Docker's expenses. A £5000 dress bought by Lady Docker for the 1955 Paris Motor Show was the final straw.



■ The 1954 DK400 Stardust limousine.

Sir Bernard was removed from the board and Lady Norah resigned. They had to return the Docker Daimlers which they were keeping for their personal use. The cars were sold.

The Dockers tried to maintain their social life; they were invited to the wedding of Prince Rainier and Princess Grace in Monaco, and again at the christening of their son, Prince Albert, in 1958. Norah managed to have unkind words for Princess Grace, which got the couple banned from Monaco.

They eventually had to sell their yacht and their estate, and moved to the Jersey island for fiscal reasons in 1966. They led an isolated life until Sir Bernard's death in 1978. Norah survived in near poverty until 1983.

Daimler was taken over by Jaguar in 1960, mainly for its factories. ○



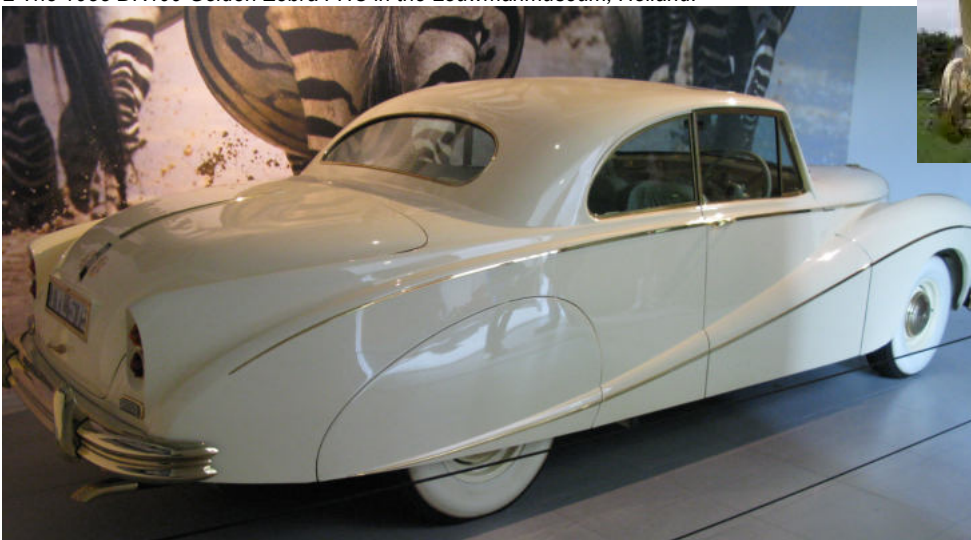
■ Golden Zebra hood ornament.

■ The 1955 DK400 Golden Zebra FHC in the Louwmanmuseum, Holland.

Daimler



■ The interior of the Golden Zebra.





AERO MODÈLE 50 DYNAMIK

Par Yves Boulanger avec Martin Simek



L'industrie automobile tchèque était très active entre les deux guerres, nous l'avons déjà vu. Le fabricant d'avions Aero de Vodochody près de Prague lança en 1929 la production de petites autos à moteur 2 temps et adopta la traction avant dès 1934. En 1936. Aero lança son auto la plus ambitieuse, le modèle 50. Propulsée par un moteur 2 temps, 4 cylindres 2 l. de 51 cv, elle atteignait 130 km/h. Il en fut produit 1200 exemplaires, dont 6 munis d'une carrosserie futuriste nommée « Model 50 Dynamik » que nous vous présentons ici. Cette carrosserie fut créée par Joseph Sodomka jr. de Visoké Mýto. Ce carrossier tchèque était l'un des plus réputés du pays et avait habillé non seulement des châssis tchèques, mais aussi étrangers - allant de Hudson à Maybach.

La firme Aero Vodochody se concentre sur l'aéronautique depuis la guerre et est toujours en activité. La carrosserie Sodomka fut nationalisée après la guerre pour se spécialiser en production d'autobus et fait aujourd'hui partie du groupe Iveco. ○



■ CI-DESSUS : Photo d'époque de ce qui semble être un faux cabriolet Dynamik.



■ CI-DESSUS ET À GAUCHE : Cette 50 Dynamik 1939 a été mise en vente récemment par le musée Blackhawk en Californie. On y devine une influence de Figoni et Falaschi.



■ CI-DESSOUS : L'autre 50 Dynamik qui a survécu est conservée au musée régional de Visoké Mýto .



■ CI-DESSOUS : Les carrosseries plus conventionnelles livrées sur les autres Aero 50 sont aussi dignes d'intérêt.



DES BUGATTI AU QUÉBEC

Par Yves Boulanger, avec l'assistance de Pierre Gravel.

Nos remerciements à Jocelyn Paquet pour l'utilisation de ses photos (fonds G.Beullac).



"The thirty-second degree Bugatti addict, he who has made the pilgrimage to Molsheim, who wears his Bugatti Owners' Club lapel badge pinned to his pajamas at night... recognizes no peers amongst the owners of lesser machinery. That is understood. The MG boys are, to him, just that : downy-faced, ear-wet, unformed youths. The Mercedes-Benz devotees... are set down as mere vulgarians. The Rolls-Royce is for old ladies, the vintage Bentley is for truck drivers, and so it goes. But a Bugattiste, even an advanced Bugattiste, will talk to an Alfa-Romeo owner in terms of near equality."

"The Kings of the Road" by Ken W. Purdy, 1952.

J'ai passé sous silence cette très grande marque qu'est Bugatti lorsque j'ai couvert l'historique des années 1930 dans le numéro précédent. Il y avait trop à dire.

C'est la citation en haut de page qui a éveillé mon intérêt pour l'auto ancienne au début des années 1970. Pour une raison nébuleuse, la bibliothèque de la polyvalente que je fréquentais détenait une copie du classique de Purdy. Le personnage passionné qu'il dépeint ci-haut m'a accroché. Quelques années plus tard, je m'inscrivais au « Bugatti Owner's Club » et, est-ce un hasard ou un effet subliminal, je faisais l'acquisition de ma première auto... une Alfa 1750. J'ai reçu « Bugantics », la publication du club, un « Prescott badge » émaillé et le bottin du club que je me suis empressé de feuilleter. Un seul membre était inscrit au Québec, et il possédait une Type 57. J'étais trop timide pour le contacter. C'est aujourd'hui chose faite, 45 ans plus tard.

Je n'ai trouvé aucune trace d'un agent qui aurait importé des Bugatti neuves au Canada. Mais quelques-unes sont arrivées autrement. Vers 1980, alors que le club Alfa-Romeo prenait vie, un membre me parla d'une Type 37 qu'il avait tenté d'acheter d'un architecte de Westmount nommé Gravel, à la fin des années 1950. Il m'a aussi parlé d'une autre Bugatti Grand Prix accidentée dans les Cantons de l'Est, et d'une berline Type 57 Galibier vue à Pointe-aux-Trembles au début des années 1960. La pauvre chose avait été remotorisée avec un 6 cylindres Plymouth.

J'ai cherché la piste de la Type 37 pendant quelques années, jusqu'à ce que j'en parle à un ami qui habitait rue Martel à Chambly, sur la rive du Richelieu. L'un de ses voisins, nommé Louis Gravel, était collectionneur d'autos et avait entreposé dans ses hangars une Bugatti Type 37 pendant quelques années. L'auto avait été remise en marche et vendue à un américain une dizaine d'années auparavant. Soupir.

Mais ces deux Bugatti existent toujours quelque part sur la planète. Laissez-moi vous les présenter.

37174

La Type 37 est la version « junior » de la Bugatti Grand Prix. Dans un châssis identique à celui de la Type 35 à 8 cylindres, le Patron avait installé un quatre cylindre de 1,5 litres. Elle était reconnaissable facilement à son radiateur plus étroit que celui



de sa grande soeur; elle possédait des roues à rayons plutôt que les roues en alliage de la 35. La Type 37 ne pesait que 700 kg et les 60 chevaux du moteur lui permettaient d'atteindre 150 km/h. C'était beaucoup pour une époque où les berlines américaines ne dépassaient guère 100 km/h. (Pour ceux que ça intrigue, une Type 35 à compresseur avait plus du double de la puissance, atteignait 100 km/h en 7 secondes et dépassait 200 km/h. Avec des freins à câbles.)

37174 a été vendue neuve à Londres en 1926. On ne connaît pas son acheteur initial. Elle aurait été importée à Montréal vers 1937 par Sir Huntley Drummond, président de la sucrerie Redpath. Puis, au printemps 1940, cette petite annonce paraît dans le Montreal Daily Star :



L'annonce tombe sous l'oeil de Georges Beullac, grand amateur d'autos que nous avons croisé dans notre numéro précédent sur les Hispano-Suiza. Georges achète l'auto pour son jeune cousin Jean Gravel, frère de Louis.

Mais selon Pierre Gravel, le fils de Jean, l'auto qu'ils découvrent chez le vendeur, en fait à Trois-Rivières, est loin d'être impeccable : le bloc moteur a fissuré sous l'effet du gel. On est en guerre, l'antigel est rare. Jean l'apporte dans la maison familiale de la rue Redfern. Il fait souder le bloc moteur et la réassemble. Georges Beullac a amplement documenté ce travail au moyen de ses photographies. On y voit d'ailleurs le



■ Île Bizard, années 1940 : Jean Gravel au travail sur sa Type 37. Site : manoir St-Raphaël.

chauffeur de la famille Beullac donner un coup de main. L'auto est remise en route et roulera avant la fin de la guerre.

Jean Gravel la conservera pendant des années mais son intérêt se porta plutôt sur les Cadillac d'avant-guerre. Intérêt qu'il partageait avec son frère Louis et qu'il transmettra à son fils.

Louis Gravel installe sa collection à Chambly au début des années 1960 et il y remisera la Bugatti pour son frère et la restaurera. Une décennie plus tard, Jean décide de la vendre; une annonce est diffusée dans Pur Sang, le magazine du American Bugatti Club. Un collectionneur du New Jersey, Noel Thompson, s'en porte acquéreur en 1971.



© Collection Jocelyn Paquet
Tous droits réservés
Reproduction interdite



© Collection Jocelyn Paquet
Tous droits réservés
Reproduction interdite

Bien des années plus tard, vers 2010, le collectionneur et éditeur Jocelyn Paquet publie sous forme de cartes postales quelques-unes des photos de Beullac, dont une de la Type 37. Je la découvre par hasard dans une boutique du plateau : « *Restauration d'une Bugatti à Ste-Agathe en 1945* ». J'y reconnais la Type 37 que j'avais tant cherchée. Je contacte m. Paquet qui me confirme qu'elle avait appartenu à Jean Gravel, mais m'apprend que sa destinée est inconnue.

Dans le répertoire international Bugatti, le dernier propriétaire connu de 37174 était un français, Henri Durand, qui vivait en Angleterre. Il a acquis la Bugatti aux USA en 1999; il m'a d'ailleurs partagé une expertise qu'il avait fait faire par l'expert britannique David Sewell. Celui-ci décrit une auto entièrement d'origine, bien différente de plusieurs Bugatti Grand Prix qui ont été reconstituées après les années 1950 à partir de pièces glanées à gauche et à droite.

Il souligne quelques points à améliorer, notamment l'essieu avant qui présente les traces d'un travail de redressage suite à un accident. Ce travail serait parfait.

J'avais noté sur les photos d'époque que cette Bugatti n'était munie d'ailes que sur les roues arrière, ce qui est atypique. Le fait qu'elle aurait subi un choc à l'avant expliquerait la disparition des ailes. J'en suis venu à penser que la rumeur parlant d'une autre Bugatti Grand Prix accidentée dans les Cantons de l'Est concernait en fait la même auto.

Mais Henri Durand a vendu l'auto en 2005 à un marchand et n'a aucune idée de son propriétaire actuel. Il me donne les

coordonnées du marchand. Ce dernier refuse de me donner le nom de l'acheteur et se contente de me dire que l'auto est partie en Asie. Je l'ai retrouvée grâce à un contact au Japon et j'ai pu entrer en contact avec le propriétaire. Il l'a toujours aujourd'hui.



■ Tokyo, vers 2010 : la Type 37 de Jean Gravel.

57236

L'historique de cette Type 57 est aussi limpide que celui de 37174 est tortueux. Expédié lui aussi à l'agent Bugatti à Londres, ce châssis Type 57 fabriqué en décembre 1934 a été carrossé en cabriolet par James Young. L'auto fut commandée par le montréalais John Wilson McConnell, président de la St-Lawrence Sugar et du journal Montreal Star. Il la conserva jusqu'à son décès en 1966, à l'âge de 57 ans. La famille conserva l'auto encore plusieurs années.

Introduite en 1934, la Type 57 évolua en plusieurs versions jusqu'en 1940, lorsque la guerre sonna le glas des activités de la marque. Le moteur était un 8 cylindres double arbres de 3,3 litres; la version de base produisait 135 chevaux et propulsait ces autos au delà de 150 km/h. Une version à compresseur donnait 160 chevaux. Enfin, une version surbaissée, destinée aux carrosseries plus sportives, offrait 175 chevaux en version atmosphérique et 200 en version à compresseur, permettant de dépasser 200 km/h.

En 1970, un jeune ingénieur montréalais nommé Brian Pollock eut l'excellente idée de proposer à sa fiancée un voyage de noces en Italie. Et quoi de mieux pour sillonner l'Europe qu'une Ferrari? Il prit livraison à Maranello d'une Dino 246GT neuve qu'il rapporta à Montréal quelque temps plus tard. En 1977, lors d'une visite chez Luigi dans le petit atelier au second étage du 4428 Ste-Catherine ouest, il vit la Bugatti 57 des McConnell qui avaient demandé à Luigi de la remettre en marche. Il faut savoir que la famille McConnell possédait depuis le début des années 1960 quelques Ferrari. M. Pollock demanda à Luigi si la Bugatti était à vendre... la réponse immédiate fut négative. Mais quelques semaines plus tard Luigi lui communiquait un prix qu'il me dit n'avoir pu refuser.

Brian Pollock fut membre du EVEA à l'époque mais quitta pour la côte ouest peu de temps après. Il réside aujourd'hui dans l'état de Washington et possède toujours la Bugatti... et la Dino.



■ Chamby, 1971 : Jean Gravel fait une dernière mise au point pour Noel Thompson (à gauche). Mme. Thompson les regarde.



© collection J.Paquet
 ■ Westmount, 1935 : La Bugatti de Wilson McConnell. Photo tirée d'un film 16mm tourné par Georges Beullac.



■ Montréal, 1977 : Brian Pollock et sa nouvelle acquisition.



■ Pebble Beach, 2019 : la Type 57 de Brian Pollock est resplendissante.



■ Hudson, juillet 2013 : Roger Howard et sa Type 35 font partie d'un contingent du VEA en direction de Montebello. Ici, en attente du traversier.

■ En juillet 2013, le American Bugatti Club visita le Québec; une quinzaine de Bugatti se réunirent à Montebello, moment d'une rencontre avec le VEA.



Les inconnues

Mes fouilles ont révélé quatre annonces classées pour des Bugatti inconnues.

BUGATTI eight cyclinder sport roadster, late model, like new, red leather, rumble seat. 506 Prince Albert ave., Westmount.

La première, parue dans le Montréal Star en avril 1936, pourrait être une Type 44 qui fut propriété de McConnell avant l'acquisition de sa Type 57.

GARAGE FORTIER LTEE

1933	Ford Tudor	...	...	400
1937	Ford Tudor 80 H.P.	...	...	500
1938	Plymouth Sedan	...	...	525
1938	Ford Fordor	...	...	485
1938	Ford Tudor	...	...	425
1938	Ford Fordor	...	...	425
1934	Chevrolet Master Coach	...	...	365
1932	Plymouth Coupé	...	...	325

SPECIAL
Bugatti sport coupé 1932, 8 cylindres, 27 miles miles. Coût original \$8,500.00. Vendeur: \$250.00.
5021-5048 NOTRE-DAME EST.
DEPT. DES VENTES. CLAUDE 2007

La seconde, parue dans la Presse en juin 1939, décrit un « coupé sport 1932 » et est offerte par Fortier Ford. Je n'ai pas pris la peine de les contacter.

BUGATTI Racing 35A. Supercharged, french racing blue, looks like cover of January R&T but 2.3 liters. Immaculate, 2 sets wheels; wire and aluminum. J. L. DuMontant, 524 rue Plessis, Montreal, Canada.

La troisième, publiée dans Road & Track en avril 1957, est intrigante car le vendeur, Jean-Louis DuMontant était un collectionneur français connu. Sa famille a exporté aux USA plusieurs Bugatti. Malgré l'adresse de l'annonce, je doute que cette Bugatti se soit jamais trouvée au Québec.

BUGATTI FOR SALE

Model 57 special, duraluminum custom body by Dassault. Only 4,000 miles. Excellent condition. Write or phone:

M. CIMENT, 348 MARIE VICTORIN BLVD.
Boucherville, Que. Phone OL. 5-5183

La quatrième, parue dans The Gazette en juin 1960, décrit une Type 57 presque neuve. La « carrosserie Dassault » semble être une erreur d'interprétation car les spécialistes Bugatti à qui j'ai soumis l'annonce n'ont jamais entendu parler d'une auto carrossée par Dassault. Cette Bugatti est disparue.

La Type 35 de Roger Howard

Le VEA a eu un membre actif qui possédait une Bugatti, Roger Howard. Originaire de Grande-Bretagne, Roger était un ingénieur qui a possédé quelques Bugatti. Arrivé au Québec en 1988, il avait dans ses bagages cette Bugatti Type 35C 1926 qu'il a remise en marche au fil des années. Il a participé à quelques sorties, dont la rencontre du American Bugatti Club à Montebello en 2013.

Roger est tristement décédé en 2016 d'une longue maladie. L'auto est maintenant aux USA.



■ 1959 : Jean-Paul Riopelle et ses deux cabriolets Bugatti, à l'heure du pastis. Photo Loomis Dean.

Les Bugatti de Riopelle

L'artiste québécois Jean-Paul Riopelle avait quatre passions : l'art, le vin, les femmes et l'automobile. Quatre passions qu'il mélangeait allègrement. L'un de mes oncles a vécu à Paris dans les années 1950 et 1960 et a bien connu l'artiste. Il a roulé avec lui en Bugatti. Une expérience qu'il me disait terrifiante. Riopelle dédaignait les règles de circulation.

Riopelle a possédé quelques Bugatti, acquises dans les années 1950. Il fréquentait l'atelier d'Henri Novo, bien qu'il ait fréquemment réparé ses autos de ses propres mains. Après avoir acquis une Type 57, il aurait dit à Novo qu'il aurait aimé quelque chose de plus puissant. Le gourou lui aura répondu « tu aurais du acheter une 57 à compresseur ». Il n'en fallait pas plus pour que Riopelle achète aussi une 57C.

Jean-Paul Riopelle a possédé au moins 3 Bugatti, toutes du Type 57 :

- un coach Ventoux qu'il n' a pas conservé;
- 57355, un cabriolet Letourneur et Marchand 1936, acheté du fils d'Henri Matisse;
- 57760, un cabriolet 57C Gangloff 1939.

Il rapatriera les deux cabriolets ainsi qu'une panoplie d'autres autos lors de son retour au Québec dans les années 1980 ou 1990. Suite à son décès en 2002, ses autos furent encantées et ses Bugatti furent acquises par deux collectionneurs québécois. Lors de l'encan, il était visible que la 57C n'avait pas roulé depuis des décennies alors que la 57 semblait plus fraîche. ○



■ Côte d'Azur, 1964 : Pierre Matisse et Riopelle à côté de la Type 57 Letourneur et Marchand.



■ 57760 au Château St-Ambroise, au moment de l'encan en 2003.



■ 57355 aujourd'hui, dans une collection québécoise.



RENCONTRES ESTIVALES

Par Gilbert Denis
Photos de Bernardo Piszczewski

A POOLSIDE PICNIC

By Paul Delaney
Photo by Charles M. Schultz

Lors de la fin de semaine du 6 et 7 août dernier, des membres du VEA ont participé à deux activités par une chaleur suffocante !

Organisée par le VAQ, le 6 août, avait lieu la 9^e exposition à Baie d'Urfé face au Lac St-Louis, pratiquement dans la cour de certains membres de longue date du VEA. Et c'est Nancy Acemian qui s'y est présentée avec Roundie (BMW 2002 tii 1972) occupant un petit chapiteau du VEA et y faisant la promotion du VEA, par des discussions avec des personnes intéressées (par Roundie ou par Nancy ?!?) et par la remise d'anciennes revues du VEA (en surplus). Elle fut accompagnée à tour de rôle par Victoria, l'épouse de John Pinnell et Carmela, l'épouse de Pierre Dubois que nous remercions.

Le lendemain, dimanche le 7 août, un peu plus d'une dizaine de membres se réunissaient pour une courte balade du VEA les amenant à l'arche de Beverly et Paul pour un pique-nique autour de la piscine, dont certains ont su profiter merveilleusement.

Pourquoi affubler cette magnifique résidence de Vaudreuil-Dorion du titre d'arche de B&P me direz-vous ? Parce que la jolie résidence est vaste, qu'on y retrouve une faune importante : chien, chat, oiseau multicolore, humains et que malheureusement, tout le sous-sol a été inondé dernièrement comme s'il y avait eu un déluge. Trop de similitudes pour que mon cerveau ne fasse pas ce lien ! 😊

L'hospitalité de Beverly et de Paul ne peut être mise en doute et après le pique-nique, il était possible d'assister à une brève démonstration d'entretien de la carrosserie d'une automobile gracieuseté de Services Mobiles (carte d'affaire à la page 26).

Retour autour de ou dans la piscine, parce qu'il fait tellement beau et chaud, puis sous un abri et au solarium quand le temps est devenu incertain. Bien assis autour des tables, discussions en tout genre et soudain apparaît un gâteau de fête pour souligner les 65 ans de Gilbert Denis, le président du VEA, dont c'était l'anniversaire la veille. Tous auront fait honneur au gâteau mais la famille de Beverly et Paul en auront encore pour un petit bout à y goûter. 😊

À cette activité, il a été noté qu'il y avait plusieurs décapotables (ou découvrables) et ce malgré la prévision météorologique orageuse. Et les orages n'ont pas eu lieu là où on était; comme quoi des fois ... 😊

À la prochaine fois ! ○

On Sunday, August 7, Paul and Beverly Delaney were delighted to welcome a group from the VEA to their home. More than a dozen folks braved the heat and storm watch to gather around and in the pool. The afternoon started with a short drive from the West Island to the Delaney - Lamoureux house near Hudson.

After parking their cars and greeting friends old and new, the group settled in to have a swim and then share their picnics and BBQ lunches. This was followed by a short demonstration of Paint Maintenance by François Galarneau of "Armorers Paintless Dent Removal". When the rain threatened to appear we all removed to the house and gazebo to continue our conversations and to meet some members of the family "zoo", including Chico the parrot. The afternoon wound down with the presentation of a Birthday Cake celebrating Our President's 65th birthday. Bonne Fête Gilbert !

Given the many open cars present, we were very grateful that the serious rain (and power failure) held off until after the guests had left for home - despite Beverly's assertions that storms usually passed them by. ○





ÉLÉGANCE TROIS-RIVIÈRES

Par Jean-Jacques Sanfaçon

Photos de Richard Boudrias

Les voitures des membres du VEA se sont méritées des prix à Trois-Rivières. Du 22 au 24 juillet y avait lieu la première exposition d'envergure « Éléance Trois-Rivières » pour voitures anciennes et de prestige. Dans son mot de bienvenue, François Beauchesne, président du comité organisateur et lui-même collectionneur de 4 Jaguar, mentionnait que la qualité des voitures avait été une priorité sur la quantité. La météo aidait; pas une goutte de pluie et la chaude température était rendue agréable par la brise venant du fleuve sur les quais aussi bien que les divers endroits du centre-ville historique de Trois-Rivières où les voitures étaient exposées.

Dimanche après-midi, la remise des prix avait lieu coté est sur les quais; une scène couverte abritait deux des membres de l'équipe du VAQ ainsi que Gérard Larochelle du VEA qui avaient eu la tâche de juger les voitures selon des critères exigeants. Les gagnantes venaient s'arrêter sur un tapis rouge pour recevoir un trophée de la main d'une jolie dame pour la première place de chacune des classes, ainsi qu'une rosette pour les 2e et 3e places. La voiture faisait ensuite le tour d'un grand parterre défilant devant des tribunes couvertes sous les applaudissements des nombreux spectateurs.

Voici les européennes les mieux classées. En classe 16 :

1er : Austin Healey 3000 de **Roger Hamel** , impeccable, état original;

2e : Austin Mini de **Marcel Boucher** , un petit bijou;

3e : Austin A35 (Baby Austin) de **Jean-Jacques Sanfaçon** , toute d'origine, probablement la seule au Québec qui roule encore.

En classe 17 :

1er : Citroën 2CV magnifiquement restaurée de Jean-Marc Lacombe;


2e : Austin Mini Estate de Pierre Bertrand;

3e : Renault Juvaquatre Dauphinoise 1956 d'Yves Leclerc, un break unique au Québec, pratique et qui a beaucoup voyagé.

En classe 18 :

1er : Standard 8 Open Tourer 1947 de Claude Simard, magnifique et unique;

2e : Porsche 911 Targa 1986 de **Dominique Fortier** , une page de la longue histoire de la 911;

3e : Jaguar XKE de Claude Blain, une classique des XKE originales des années 60. 



■ Dominique Fortier et sa belle Porsche bien connue.



■ Claude Simard et sa Standard 8 1947.

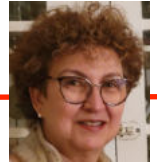


■ La Juvaquatre Dauphinoise d'Yves Leclerc et la 2CV de Jean-Marc Lacombe.



ROUNDIE AT THE VAQ, BAIE D'URFÉ, CAR SHOW

by Nancy Acemian



It was a sultry August 6 with temperatures in the low 30s, as I prepared to go to the VAQ Baie d'Urfé car exposition. Roundie, my 1972 BMW 2002 tii, was ready to be admired. I was in charge of manning the VEA tent at this event both to promote our vibrant club and with the hope of attracting new members.

I was delighted and encouraged by the interest shown in our kiosk by many of the visitors (mostly male). What was the drawing card? Was it the free magazines or perhaps the smiling female manning the tent, who actually owns an impressive vintage car, in a very male dominated field? My guess is that it might have been Roundie, who proudly drew the crowds!

There was a steady flow throughout the day. Many magazines and VEA postcards were handed out. The people coming to our tent started off by wanting to know if Roundie was mine and what was VEA. Many liked the idea that we were a social club of European cars lovers and owners who actually DROVE their vintage cars on club outings, as opposed to a club that mostly exposed our cars. This is definitely an attraction, as are the type of excursions we do. I am confident that we will have some new members joining us soon! One thing is for certain, the 20 plus visitors to our tent will definitely know what the VEA is and will hopefully promote our club to like-minded car buffs. Most visitors stayed a good 10 minutes asking questions about the club, as well as oohing and aahing over Roundie! She was very happy!

It is my feeling that setting up the VEA tent as we did to promote the club was an excellent and worthwhile exercise. In the future, I would encourage other club members to try overseeing the tent for an event, as it is a terrific way to meet and exchange ideas with other car enthusiasts. I also want to thank Victoria, John Pinnell's spouse, and Carmela, Pierre Dubois' spouse, for keeping me company throughout the day.

In closing, the highlight of the day was when Roundie was awarded a trophy!



■ Roundie with her VAQ trophy.

Truth be told, Gilbert Bureau, president of the VAQ, came to see me after the awards ceremony to thank me with the award for all I have done for the VEA, always sporting a smile when assisting him and being present at many events (paraphrasing him). I appreciated the recognition, but the award was truly for my beautifully restored survivor car! One needs to give credit where credit is due! I wouldn't want Roundie to get jealous and to start playing tricks on me! ○

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

info@carvaq.org
www.carvaq.org





CLUB AUTOMOBILE RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES

JOHN VAN KOOTEN
AUTO RESTORATION SPECIALIST - SHOW & CONCOURS



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



Bon anniversaire, Modeste!

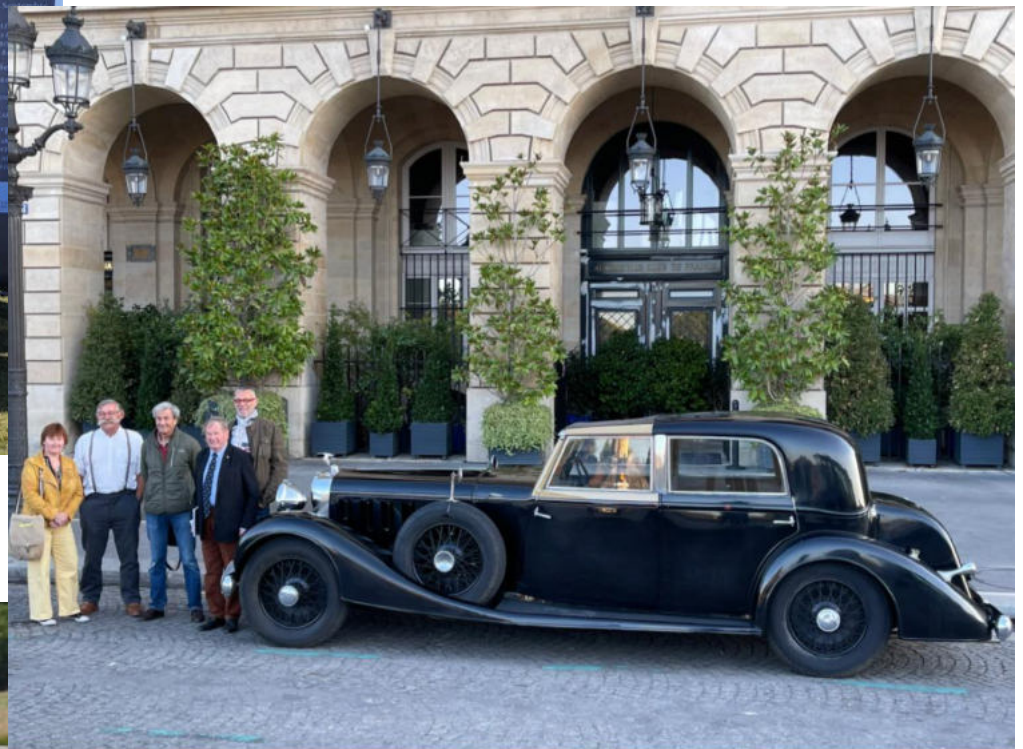
Éternel jeune homme, Modeste Trehin va bientôt fêter ses 90 ans et d'une manière pour le moins originale. A l'heure où certains ont depuis belle lurette raccroché les clés de leur voiture au clou, lui va s'offrir un anniversaire à sa mesure ou à sa démesure. Un tour de France effectué à bord de son Hispano-Suiza J12 de 1937, carrossée par Franay et acquise en 2011. Un monstre animé par un 12 cylindres de 9 420 cc délivrant 220 ch. L'aventure démarrera le 19 septembre de Paris avec une première étape le menant à Lille, pour s'achever le 30 septembre à Paris, terme des 11 étapes. Un périple bordé d'embûches, mais les voyages ne forment-ils pas la jeunesse?

Tiré de la Vie de l'Auto, juillet 2022.



- L'Hispano Suiza J12 coupé-chauffeur par Franay pose fièrement avec son équipe. De gauche à droite : Nanou, fille de Modeste; Gilles, coéquipier et mécanicien; Serge, photographe; Modeste; puis derrière lui Emmanuel, accompagnateur du convoi.

M. Trehin est président du club des Anciennes Automobiles Hispano-Suiza.



■ *En route, le tour de Gaule nous attend!*





LA BOITE À GANTS DU VEA

VEA GLOVEBOX

APPORTEZ LE VEA AU CAMPING

À la mi-août vous avez reçu un avis quand votre club a réalisé qu'il possédait des abris de jardin inutilisés depuis un bon bout de temps. Le VEA est un club qui n'organise pas d'expositions, ceci expliquant cela !

De ces cinq (5) abris de jardin que nous avons retracés, un de 11 pi x 11 pi, rayé vert et blanc et deux de 9 pi x 9 pi, beige, ont été offerts gratuitement aux membres qui ont manifesté leur intérêt. Nous en conserverons un au-cas-où et le cinquième est incomplet.

C'est à M. Éric Fisch que le VEA a remis l'abri 11pi x 11pi vert et blanc.

Alors que MM. Luc Martin et Vincent Prager ont reçu chacun un abri 9pi x 9pi beige.

Gilbert Denis

- Voici les deux modèles d'abris. Ils sont partiellement déployés.





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

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

Tarifs: 75 \$ sur place
95 \$ à votre domicile



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

Tél.: 514.745.6278
Cel.: 514.824.6278



LES PETITES ANNONCES

CLASSIFIEDS

Armorers Paintless Dent Removal Inc.

SPDR
Mobile Service

BEFORE AFTER

Car & Appliance Dent Removal
Car Detailing

Free estimate
Call us now
at
514 472-1340

A.G. Artiste carrossier

ESTHÉTIQUE | DÉBOSSÉLAGE | PEINTURE | RESTAURATION | MODIFICATIONS

Projets de restauration

- En gardant l'originalité
- Ou modification

Passionné depuis 25 ans

selon vos exigences

Réparation de dommages
Traitements de polissage esthétiques
Nous respectons notre promesse de livraison
Nous fournissons des rapports d'avancement
Références disponibles sur demande

Alexandre Gaudet, Propriétaire
364 boul. Industriel, St-Eustache, QC J7R 5R4
Tel. : 514-452-6252 agartistecarrossier@gmail.com
www.facebook.com/agartistecarrossier.com

Tarifs pour une annonce pour 1 an

- Carte d'affaires: 125 \$	- ¼ page: 250 \$
- ½ page: 500 \$	- 1 page: 750 \$
- Publicité jointe pour une parution: 250 \$	

AVERTISSEMENT DE PUBLICITÉ

Bien que le VEA soit reconnaissant du soutien de ses annonceurs, la publication de leur publicité dans l'Autosiasste 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'Autosiasste or on the VEA web site is not to be perceived as the Club's endorsement of their products nor their services.

À VENDRE / FOR SALE :

ORIGINAL BROCHURES / BROCHURES D'ORIGINE

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

VOLKSWAGEN : 1991 Passat à \$10

Tous les prix excluent les frais d'expédition. Livré dans le monde entier, prépayé uniquement par Paypal. / All prices exclude shipping charges. Will ship Worldwide, prepaid only via Paypal.

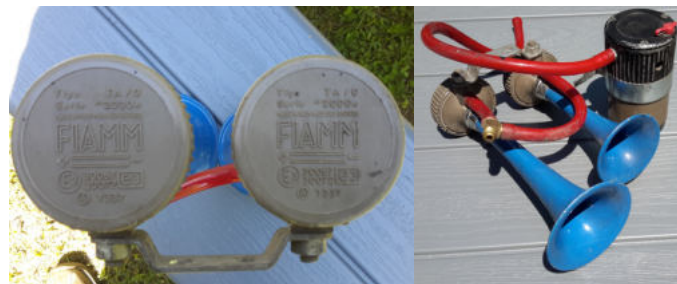
Pour détails : <https://vea.qc.ca/a-vendre-multiples-brochures-originales/>

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

Un ensemble complet de klaxons FIAMM pour Lamborghini, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Lancia... modèle TA/0 série 2000 avec compresseur 12 volts, deux trompettes, tubes d'origine et support. Fabriqué en Italie.

Complete FIAMM air horn set for Lamborghini, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Lancia... model TA/0 serie 2000 with 12 volt compressor, twin horns, original tubing and brackets. Made in Italy.

\$ 325.00 CDN + shipping & handling / transport et manutention.



Cendriers de portes avec leurs inserts pour Jaguar XK 150, ou berlines 3,4L, Mk VII-Mk IX.

\$ 95.00 chacun ou \$175.00 CDN la paire avec inserts, ou \$50 pour le cendrier seul + transport et manutention.

Jaguar door ash trays including inserts for XK 150, Mk1, Mk VIII, Mk IX.

\$ 95.00 each or \$ 175.00 CDN for the pair with inserts, or \$50 for the solo ashtray + shipping & handling.



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

À DONNER : MANUEL DE SERVICE

Pour Volvo série 140, daté de 1969. Ce modèle a été produit de 66 à 74. La personne doit m'écrire pour venir le chercher. Pour quelqu'un qui possède un tel véhicule seulement.

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



LA BOUTIQUE VEA

VEA SHOP

Par / by Nancy Acemian



La Boutique **VEA** a enrichi la collection de regalia du Club qui vous est disponible. Visitez notre site Internet www.vea.qc.ca pour découvrir les nombreux choix de vêtements dans une variété de couleurs et de tailles selon vos goûts. Les emblèmes du club en forme d'écussons en métal, d'épinglettes et d'autocollants électrostatiques peuvent également être achetés avec notre formulaire de commande en ligne pratique et sécurisé.

The **VEA** Boutique has added to the collection of Club regalia that is available for you. Visit our website www.vea.qc.ca/en/ to reveal the many choices of garments in a variety of colors and sizes to suit your tastes. Club crests in the form of metal badges, lapel pins and windshield electrostatic stickers can also be purchased with our convenient and secure online order form.

La Boutique est à l'usage exclusif des membres actifs de notre club, donc si vous ne l'avez pas déjà fait, veuillez demander l'accès à l'espace membre en cliquant sur le **DEMANDE D'ACCÈS À L'ESPACE MEMBRE** de la page d'accueil (bouton au coin supérieur gauche) et fournir les informations nécessaires pour configurer votre compte. Une fois cela fait, visitez la page Boutique et magasinez à votre guise.



The Boutique is for the exclusive use of our club's active members, so if you have not already done so, please request access to the member area by clicking on the red **REQUEST ACCESS TO MEMBER AREA** on the home page (red button at the top left corner) and provide the necessary information to setup your account. Once done, visit the Boutique page and shop to your heart's content.

Vos sélections seront achetées et vous seront livrées lors d'événements ultérieurs du Club.

Your selections will be purchased and delivered to you at subsequent Club events.

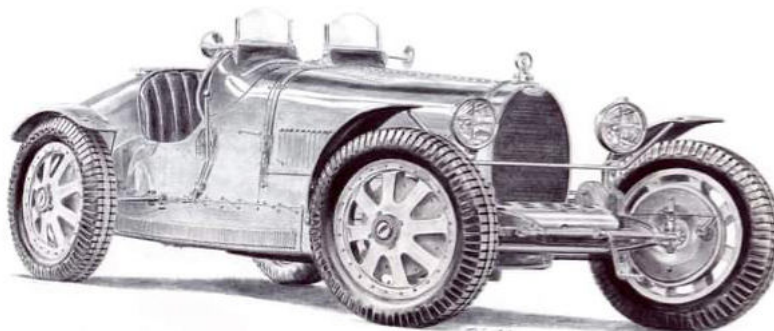


LES ACTIVITÉS DU VEA

VEA ACTIVITIES

VISITEZ LE SITE DU CLUB www.vea.qc.ca POUR VOIR LE CALENDRIER
VISIT THE CLUB'S WEBSITE www.vea.qc.ca/en/ TO ACCESS THE CALENDAR

COMME D'HABITUDE VOUS RECEVREZ UNE INVITATION PERSONNELLE CHAQUE MOIS. UNE EXCLUSIVITÉ **VEA!**
AS USUAL, YOU WILL RECEIVE A PERSONAL INVITATION EACH MONTH. A **VEA** EXCLUSIVE!



■ Dessin d'Olivier Costa



Assurance voiture classique

Classic vehicle insurance

ASSURANCE ÉVALUATION ADHÉSION | INSURANCE VALUATION MEMBERSHIP

HAGERTY.

+1-888-267-9931 | quebec@hagerty.ca | hagerty.ca/quebec

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 est une marque déposée de Hagerty Group LLC, ©2022 The Hagerty Group, LLC. Tous les droits sont réservés. The Hagerty Group, LLC est une filiale en propriété exclusive de Hagerty, Inc. Policies are underwritten by Elite Insurance Company. Some coverage not available in all provinces. All coverage subject to policy provisions, exclusions, and endorsements. Hagerty determines final risk acceptance. Hagerty is a registered trademark of the Hagerty Group LLC, ©2022 The Hagerty Group, LLC. All Rights Reserved. The Hagerty Group, LLC is a wholly owned subsidiary of Hagerty, Inc.