

# AUTOSIASTE

VOL 46 no 1

Depuis / Since 1974

PRINTEMPS / SPRING 2023



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

[vea.qc.ca](http://vea.qc.ca)





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

*Vice-président*  
Poste à combler

**Nancy Acemian**  
*Directrice de la boutique,  
des communications et trésorière*  
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



1972 BMW 2002 tii



1955 Citroën 15/6H



1998 Volvo S70 GLT



1948 Rolls-Royce Silver Wraith



1974 Alfa-Romeo 2000GTV



1976 Alfa-Romeo 2000 Spider

#### VOL 46 no 1

PRINTEMPS / SPRING 2023

#### ARTICLES

- 3 MOT DU PRÉSIDENT / PRESIDENT'S WORD  
4 MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / EDITOR-IN-CHIEF'S WORD  
5-11 LA MINI  
12-14 TURBINE CARS - PART 2  
15 LES ÉTATS FINANCIERS - FINANCIAL STATEMENTS  
16-21 L'AUTO EUROPÉENNE AU QUÉBEC : L'APOGÉE  
22-23 UNE VISITE CHALEUREUSE

#### RUBRIQUES / REGULARS

- 24 LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA / VEA PORTRAITS  
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

Moritaco GTS 1969

**Voitures Européennes d'Autrefois**  
**Vintage European Automobiles**

C.P. 62, Succ. St-Charles, Kirkland (Québec) H9H 0A2  
vea.qc.ca  
info.vea.qc@gmail.com



## MOT DU PRÉSIDENT

### PRESIDENT'S WORD

Par / By Gilbert Denis



**A**u moment d'écrire ces lignes, je reviens tout juste d'un séjour de 9 semaines au Panama à vivre autrement dans douze lieux différents répartis aux quatre coins de ce petit pays, parfois sans réseau de communication auquel on s'est finalement habitué et aussi parfois sans aucun véhicule moteur. Après que mon corps se soit à peine ajusté au soleil de plomb et aux températures entre 23 et 38 °C (plus souvent ces dernières d'ailleurs) et à l'humidité élevée, je dois me remettre dans le contexte québécois.

Je vous dis cela par analogie à ce que subissent nos véhicules anciens quand on les sort de leur hibernation pour leur faire affronter le climat et les routes ou devrais-je dire chemins de campagne québécois. Tout comme, pendant l'hiver, on se sera habitué à l'électronique embarqué de nos véhicules modernes ainsi qu'à la température régulée, chaude ou froide, dont nos véhicules anciens sont dépourvus.

Et c'est précisément pour cela qu'une nouvelle activité semestrielle s'insère dans le calendrier du VEA en partenariat avec le club CARM (Club Alfa-Roméo Montréal) soit le dé-remisage et le remisage de nos véhicules. Si à l'automne dernier, cela se passait à Châteauguay, la

**A**s I sit down to write the President's Words, I have just returned from a 9-week stay in Panama living like the Panamanians do, in twelve different places spread out over the four corners of this small country. There were times during these 9 weeks when we had to make do with no internet access and times where there was no such thing as a motorized vehicle to get around, all things we adapted to. Just as my body had started to adjust to the blazing sun, temperatures between 23 and 38 °C (more often the latter by the way) and the high humidity, I am back home and asking my body to adapt to the Quebec climate once again.

I tell you this by analogy to what our old vehicles undergo when they are taken out of winter storage to face the climate and our roads or should I say our country roads of Quebec. During the winter, we have become accustomed to the luxuries of on-board electronics in our modern vehicles as well as to the regulated temperature, which most of us don't have in our vintage vehicles.

And this is precisely why a new activity is now offered twice a year in the VEA calendar in partnership with the CARM club (Club Alfa Romeo Montreal), namely the de-storage and storage of our vehicles. While last fall, it was held in

prochaine session à la mi-avril aura lieu à Montréal-Est sous l'œil du président de CARM, un «gourou» de la mécanique. Nul doute que vous apprendrez quelque chose ou que cette session ébranlera vos convictions. C'est le but d'ailleurs, dans le plaisir et la camaraderie.

Dans un contexte en mouvance imprévisible sous certains voire plusieurs aspects, les clubs comme le nôtre ne font pas exception. Vous l'avez entendu plus d'une fois, le statu quo n'est pas une option. Le VEA le sait et déploie ses antennes pour vous offrir des activités contemporaines sans mettre au rebut celles qui plaisent et font ce que le club est depuis sa naissance, son ADN.

Parlant de naissance, saviez-vous que la première activité du VEA a eu lieu le 15 septembre 1974?

Déjà un comité se penche sur l'activité phare de 2024 lorsque le VEA fêtera 50 ans d'existence. Vous serez informé et même sollicité pour célébrer ce moment unique.

D'ici là, j'espère vous voir en grand nombre aux activités de 2023 que vous concoctent les bénévoles, juste pour votre plaisir! ○

Châteauguay, the next session, in mid-April, will take place in Montreal-East under the watchful eye of the president of CARM, a car mechanics "guru". No doubt you will learn something new or these sessions will question your mechanical beliefs. By the way that's the goal of these sessions in a fun and friendly environment.

In this ever-evolving world, our interests and capabilities are always changing. Hence, the status quo is not an option. The VEA knows this and is always trying to offer you activities that have and still appeal to you and find new ones to peak your curiosity all the while being faithful to the raison-d'être of our club.

By the way, did you know that the VEA's first activity took place on September 15, 1974, almost 50 years ago?

A committee is already hard at work on our flagship activity of 2024 when the VEA will celebrate 50 years of existence. You will be kept abreast of the details as they become clear and even asked to partake in this unique celebration.

Until then, I hope to see many of you during our 2023 activities that our volunteers are concocting just for your pleasure! ○



## MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

### EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Par / By Yves Boulanger



**A**u moment où j'achève ce numéro, le printemps s'installe. C'est le moment de finir les travaux d'hiver sur la bête qui sommeille dans le garage et de la remettre en route. Printemps 2023, ça veut dire faire la découverte du nouveau site internet de la SAAQ. On y demande toutes sortes de trucs dont votre numéro d'assurance sociale et vos coordonnées bancaires. Ça donne à réfléchir... ce site devient une cible de premier choix pour les voleurs d'identité. Faire la file au comptoir de service paraît-il soudainement moins pire?

Dans ce numéro, vous trouverez deux articles plus longs qu'à l'habitude et par conséquent, une moins grande variété de sujets. Ma série sur l'histoire de l'auto européenne au Québec franchit une étape cruciale, ce qui m'a amené à vous proposer un article d'envergure sur un modèle populaire qui a révolutionné la conception automobile pendant cette même période. Laissez-moi savoir ce que vous en pensez.

L'an dernier, j'avais reçu quelques articles de certains d'entre vous qui nous relataient leurs expériences personnelles. J'aimerais que nous poursuivions cette découverte, découvrir ce qui nous a attirés vers ce passe-temps captivant (envahissant?). Alors ressortez vos vieilles photos, et à vos crayons, ou plutôt à vos claviers!

Et sur ce, je vous souhaite une très belle année 2023 en ancienne(s), et au plaisir de se croiser lors de nos sorties. ○

**A**s I finish this issue, spring is setting in. It's time to complete the winter work on the beast that sleeps in the garage and get it back on the road. Spring 2023 means discovering the new SAAQ website. It asks for all kinds of stuff, including your social insurance number and details of your bank account. Makes me think... this site will be a prime target for identity thieves. Does waiting in line at the service counter suddenly seem more attractive?

In this issue, you will find two longer articles than usual and therefore less variety of subjects. My series on the history of the European automobile in Quebec is going through a crucial step, which has led me to offer you a major article on a popular model that revolutionized automobile design during this same period. Let me know what you think.

Last year, I received a few articles in which some of you told us about their personal experiences. I would like us to continue this discovery, find out what attracted us to this captivating (overwhelming?) hobby. So dig out your old photos, and to your pencils, or rather to your keyboards!

And with that, I wish you an enjoyable 2023 season with your vintage car(s), and look forward to meeting you during our activities. ○



■ Dessin/drawing Yuriy Shevchuk

## 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 :



4020 rue St-Ambroise, Montréal  
514 932-0641

De novembre à avril - From November to April :



1000 boul. Gouin O, Montréal  
514 337-3540



## La Mini

Par Yves Boulanger



Le canal de Suez a été construit au 19e siècle par un groupe français, dans le but d'accélérer la circulation des navires commerciaux entre l'Asie et l'Europe. Près d'un siècle plus tard, les égyptiens en revendiquèrent le contrôle, ce qui entraîna la crise du canal de Suez en 1956. Le conflit provoqua la fermeture du canal et une rupture de l'approvisionnement en carburant des pays européens entre l'automne 1956 et l'été 1957.

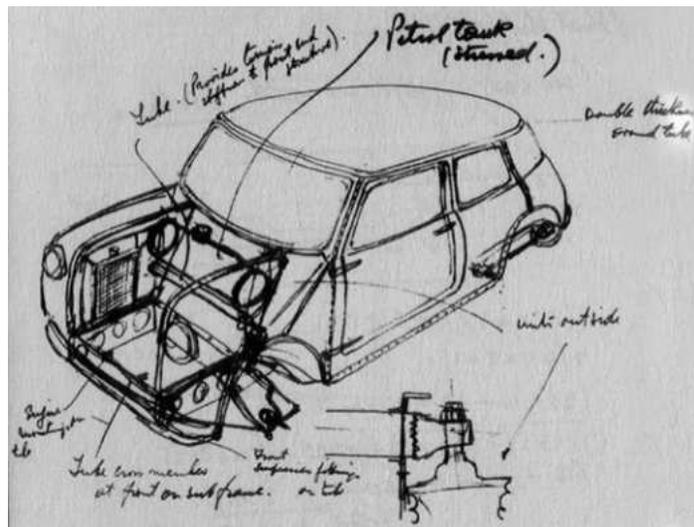
Cette pénurie de carburant créa un attrait pour les microvoitures allemandes sur le marché britannique. Les manufacturiers anglais réagirent en planifiant l'introduction de modèles utilisant l'essence de façon plus parcimonieuse.

Le patron de BMC, Leonard Lord, détestait ces microvoitures. Il demanda à ses concepteurs de créer une véritable petite auto qui pourrait transporter quatre adultes dans un confort raisonnable. L'ingénieur Alec Issigonis fut chargé du projet. Il a déjà un grand succès à son actif, la Minor qu'il a conçue pour Morris. Cette petite berline monocoque fut mise en marché en 1948; malgré certains compromis dictés par le budget, elle fut vendue jusque dans les années 1970, à 1,6 millions d'exemplaires.

Len Lord donne à Issigonis les directives suivantes : l'auto devra tenir dans une boîte de 10'x 4'x 4' (3m x 1,2m x 1,2m). Elle devra employer un moteur existant. Et être en production dans deux ans.

Deux ans! Issigonis est catastrophé. Pour atteindre les objectifs, il devra faire appel à des concepts inusités. Et il faudra les valider. Le moteur sera le BMC série A, un quatre cylindre culbuté dont les différentes versions ont autour d'un litre de cylindrée. Il est conventionnel mais tout de même assez récent; il a été développé pour la Austin A30 1951 mais a été adapté à la Morris Minor suite à la fusion Austin-Morris.

Pour définir l'habitabilité adéquate, Issigonis et sa petite équipe (trois concepteurs avec lesquels il a accompli d'autres projets chez Morris et Alvis, quatre dessinateurs et deux stagiaires en génie) placent 4 chaises dans un coin de l'usine et y font assoir plusieurs employés de toutes sortes de gabarits. Ils prennent des mesures de l'espace que chacun requiert pour se sentir confortable. Ils obtiennent le volume habitable nécessaire en repoussant les roues dans les coins et en les choisissant les plus petites possibles. Issigonis approche Dunlop pour des roues et pneus de 8 pouces (203 mm); Dunlop refuse et un compromis est fait pour des roues de 10 po. (254 mm). La mécanique est repoussée à l'avant : le moteur est placé transversalement



■ L'un des premiers croquis de la Mini telle qu'Issigonis l'a imaginée. .

et au-dessus de la boîte de vitesses qui est immergée dans le carter d'huile moteur. La traction avant est adoptée et la suspension est indépendante aux quatre roues, évitant les dégagements nécessaires à l'installation d'une propulsion aux roues arrières et au débattement d'un essieu rigide. Enfin, de simples cônes de caoutchouc assurent la suspension.

Le prototype XC9003 roule quelques mois plus tard, dès juillet 1957, et Leonard Lord en autorise la production.

Issigonis aurait voulu développer un nouveau moteur - un V4 est envisagé, mais l'échéancier et le budget obligent un moteur existant. Une variante à 2 cylindres du moteur BMC série A est écartée car son fonctionnement est passablement rugueux. Finalement, les premiers prototypes emploient le moteur de la Morris Minor qui offre 37 chevaux pour 948 cc.



■ XC9003 : Le prototype qui concrétisa la naissance de la Mini.

# LA VOICI, LA FABULEUSE "AUSTIN 850"

Que vous voyez à "LA POULE AUX OEUF D'OR"... et vous pouvez l'acheter chez MESSIER pour aussi peu que \$8.50 comptant ( plus taxe De plus MESSIER paiera votre gazoline BP pour un an (ou 6,000 milles) VOUS OBTENEZ AUSSI GRATUITEMENT

- Cours de conduite pour Madame ou vos plaques '61.
- Une garantie sur l'automobile contre toutes défauts pour une année entière.
- Tous les accessoires compris, comprenant signaux de direction, lave-vitres, outils de dépannage, roues et pneus de rechange.

## LA AUSTIN 850 . . . UNE AUTO DE REVE

. . . et pourtant si facile à posséder, il vous en coûtera moins cher de rouler en Austin 850 que de prendre l'autobus. Achetez-la dès demain chez Messier.

- Elle assure 50 milles au gallon
- Elle roule à 75 milles à l'heure
- Son moteur est transversal
- Sa traction est avant
- Sa suspension est caoutchoutée
- Elle est complètement équipée

JE SUIS INTERESSE A ACHETER UNE AUSTIN 850  
Auriez-vous l'obligeance de m'envoyer plus de détails à ce sujet ? L.P. 31-12-61

MON NOM EST \_\_\_\_\_  
MON ADRESSE EST \_\_\_\_\_  
VILLE \_\_\_\_\_ TEL. \_\_\_\_\_

**MESSIER** *Montreal*

1480 est, rue  
MONT-ROYAL  
LA. 4-3781

OUVERT TOUTS LES SOIRS JUSQU'A 9.30 H. P.M.

**MESSIER vous fait une offre incroyable!**  
MESSIER paiera votre gazoline pour un an ou 6,000 milles, avec l'achat d'une AUSTIN 850 MESSIER.

M. AUSTIN (Roger Baulu) vous invite à acheter une AUSTIN 850 MESSIER la voiture la plus révolutionnaire jamais fabriquée.

**N'oubliez pas seulement \$8.50 comptant 3 ans pour solder.**

Je suis intéressé à l'achat d'une AUSTIN 850 MESSIER. Veuillez m'envoyer plus d'informations à ce sujet. VOIR COUPON.

■ *Journal La Patrie, 1961 : Roger Baulu, « Monsieur Austin », fait la promotion de la Austin 850 pour le grand magasin Messier. Elle sera vôtre pour \$8.50 par semaine, incluant un « cours de conduite pour Madame » et l'essence pendant un an. Le prix de détail de la 850 était de \$1295.*

Les essayeurs atteignent 92 mi/h (148 km/h), une performance supérieure à celle visée pour le créneau dans lequel l'auto sera mise en marché. Une version de 848 cc et 33 chevaux sera choisie, et permettra à l'auto d'atteindre 75 mi/h (120 km/h).

Deux prototypes, camouflés derrière des calandres d'Austin A35, circulent intensivement afin d'éprouver la conception : elles parcourent 30,000 milles (50,000 km) en quelques semaines. L'expérience engendrera plusieurs améliorations de détail et deux changements majeurs. Le moteur sera pivoté de 180 degrés en conséquence d'une révision de la boîte de vitesse nécessaire pour éviter l'auto-destruction des bagues de synchronisation. Et les suspensions avant et arrière seront montées sur des sous-châssis plutôt que d'être fixées directement à la carrosserie monocoque. Ce changement, plutôt couteux en poids et en coût de revient, est nécessaire pour distribuer des charges qui autrement provoquent des fissurations structurales. D'autres prototypes furent maintenus en circulation afin de raffiner la conception pendant que l'équipe de production s'acharnait sur le défi d'industrialiser un concept aussi nouveau.

La Mini sera mise en marché sous trois étiquettes : Morris Mini Minor, et Austin Se7en sur le marché anglais ou Austin 850 sur certains marchés d'exportation dont l'Amérique du Nord. La fabrication débute fin mars 1959, pendant le week-end de Pâques, et atteint 100 par jour dès juin; le lancement se fait fin août, alors que plusieurs autos ont été distribuées aux agences BMC tout autour du globe. Le prix a été établi à £496/19/- (\*), beaucoup plus pour la valeur symbolique de ce chiffre - moins de £500 - que des suites d'une véritable analyse de coût de revient. Ce prix, qui correspond alors à la moitié du salaire annuel d'un ouvrier britannique moyen, la place nez à nez avec l'archaïque Ford Popular, et bien moins chère que la nouvelle Anglia 105E à £589.

La réception par la presse automobile est excellente. La petite Mini impressionne par sa logeabilité mais surtout par sa conduite, jugée très amusante. Les ventes ne tardent pas à se matérialiser. Dès novembre, la production prévue de 4000 Mini par semaine est insuffisante et des investissements sont prévus pour doubler la production.

Mais la clientèle n'est pas vraiment celle qui était ciblée. La Mini n'est pas prise au sérieux par les pères de famille à revenus modestes. Ils lui préfèrent la Ford Popular, même si celle-ci offre en réalité moins d'espace intérieur. Les acheteurs de la Mini sont souvent des familles plus à l'aise qui veulent une seconde auto. Encore plus surprenant, nombre de vedettes et personnalités adoptent la Mini pour leurs déplacements en ville.

Ford acquiert une Mini qui est complètement désossée dans un processus de « reverse engineering ». Leur analyse conclut que BMC perd £30 sur chaque Mini vendue. La direction de Ford USA acquiert une seconde Mini qui est analysée par une seconde équipe. Celle-ci confirme la conclusion initiale : BMC vend à perte.

■ *Une Mini en coupe montrant comment l'aménagement de la mécanique maximise l'espace disponible pour les passagers. Ce concept a fait son chemin dans l'ensemble de l'industrie automobile.*



\* £496/19/- : 496 livres sterling, 19 shillings et 0 pence.

La clientèle finit par prendre la Mini au sérieux. Ses ventes surpassent rapidement celles de la Morris Minor, ce qui en fait le produit le plus populaire de BMC. Un demi-million de Mini ont trouvé preneur avant 1962.

## LES VARIANTES

Dès 1960, BMC présente les premières variantes de la Mini : le duo des breaks Morris Mini Traveller et Austin Mini Countryman. Dans une rare concession au style, ils sont munis de membrures de bois décoratives qui seront optionnelles à l'exportation puis sur le marché domestique à compter de 1963. Le break avait un empattement allongé de 3 3/4" (95 mm). Notons qu'il associe pour la première fois le nom Mini avec la marque Austin.

BMC présente en même temps une camionnette tôlée nommée Mini Van, basée sur la plateforme du break. Sa finition allégée permettait d'offrir un prix de vente plus bas que la berline tandis que son statut de véhicule commercial l'exemptait de taxes de vente, ce qui lui apporta un certain succès sur le marché domestique.

Ensuite, 1961 fut une année prolifique pour la Mini. Elle fut mise en production par BMC Australie et par Innocenti en Italie. Une version pick-up dérivée de la Mini Van fit aussi son apparition. En septembre, la mythique variante Mini Cooper fut présentée. Dès l'apparition de la Mini, le pilote et constructeur John Cooper avait perçu son potentiel pour la compétition. Ami d'Alec Issigonis, il lui suggère une version plus musclée mais Issigonis s'objecte. Cooper contacte la direction de BMC qui se laisse convaincre. Cooper et Issigonis collaborent à mettre au point la première Mini Cooper : moteur à course allongée porté à 997 cc, culasse préparée et munie de doubles carburateurs SU, donnant 55 cv (+66%! ). Les rapports de boîte sont révisés et des freins à disques de 7" (18 cm) sont installés à l'avant. Une légende est née.

Un dérivé destiné à une autre clientèle sera le duo Riley Elf et Wolseley Hornet. Ces deux versions visaient le marché plus aisé que la Mini avait rejoint. On avait greffé à la carrosserie un petit coffre qui allongeait l'auto de 11 pouces



■ Une Wolseley Hornet.



■ 1964 : Alec Issigonis en compagnie d'un des propriétaires de Mini les plus surprenants : Enzo Ferrari. C'est une Cooper Innocenti.

(27 cm). La mécanique était initialement inchangée; l'accent était mis sur des finitions plus luxueuses faites de bois au tableau de bord, de sièges garnis de cuir, de calandres classiques et de moulures chromées à satiété. Rien de significatif ne différenciait les deux modèles, hormis un tableau de bord pleine largeur pour la Elf et un badge de calandre Wolseley... illuminé pour la Hornet. Une version Mk II sera introduite deux ans plus tard. Elle est munie d'une variante de 998 cc du moteur série A, augmentant la puissance à 38 cv. Cet apport est le bienvenu afin de compenser la centaine de livres supplémentaires (45 kg) de ces variantes plus cossues.

La Cooper S est présentée au printemps 1963. Le moteur est réajusté à 1071 cc et donne 70 cv. Son bas moteur est renforcé, et les freins à disques sont agrandis de 1/2 po. (12mm) et assistés. Suivront en 1964 des variantes de la Cooper S de 970 cc et de 1275 cc, offrant respectivement 65 et 75 cv, et destinées à courir dans diverses catégories de cylindrée. La Cooper de base, elle, reprend le moteur 998 cc plutôt que le 997 à longue course. Vous me suivez?

1964 fut aussi l'année où la suspension « Hydrolastic » fut introduite. Imaginée au tout début de la conception, cette suspension remplaçait les cônes de caoutchouc solides par des cônes remplis de fluide et connectés entre eux, un concept inspiré de la suspension de la Citroën 2CV. La suspension s'en trouvait assouplie sans rien enlever à la maniabilité légendaire de la Mini.

Une transmission automatique à quatre rapports - sans overdrive - fut offerte à compter de 1965 sur diverses versions.

BMC tenta de développer une variante militaire à 4 roues motrices de la Mini. La faible garde au sol causa l'échec du projet. Néanmoins, BMC eut la bonne idée de la commercialiser sous le nom de Mini Moke. Cette amusante



■ Une Mini-Moke.

voiture ouverte fut produite en Angleterre (1964-68), puis en Australie (-1982) et enfin au Portugal (-1989).

Pour 1968, BMC annonce une Mini Mk II. Certains détails esthétiques sont revus, et une Mini 1000 apparaît : elle est munie de la mécanique des Elf et Hornet MkII. Ces dernières sont offertes en version Mk III et offrent des fenêtres à manivelles, des charnières de portes camouflées et un levier de vitesses court hérité des Mini Cooper.

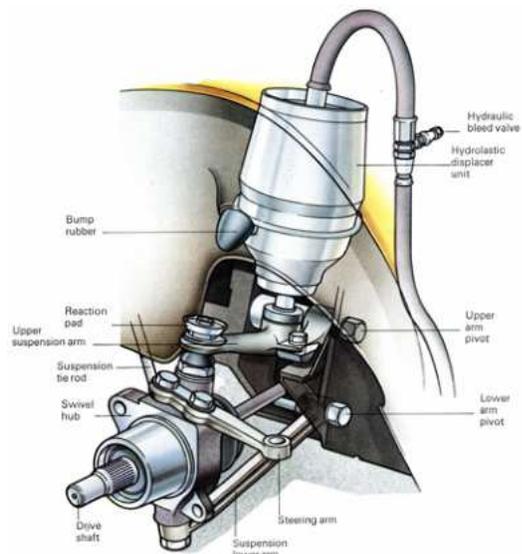
## L'ARRIVÉE DE BRITISH LEYLAND

Fin 1966, le groupe British Motors Holdings, né de la fusion de BMC et Jaguar, est en difficulté. Sous pression du gouvernement, une fusion avec le profitable groupe Leyland Motors a lieu dès le début de 1968. Les nouveaux patrons ne perdent pas de temps à faire le ménage. L'année modèle 1969 marquera la fin du couple Riley Elf/Wolseley Hornet; en fait la marque Riley disparaîtra complètement tandis que le nom Wolseley survivra quelques années sur des modèles marginaux.

Les breaks Countryman et Traveller quittent aussi la scène.



■ La Mini Clubman en version Estate. Les généreuses finitions bois des Countryman et Traveller sont remplacées par une bande de simili.



■ Suspension Hydroelastic. Les cônes de caoutchouc sont contenus dans une enveloppe qui contient un fluide; lorsque la suspension avant est comprimée par un choc, ce fluide circule vers la suspension arrière qui s'élève, amenuisant le choc. On fait hydrauliquement ce que la 2CV fait mécaniquement.

Enfin, les doubles étiquettes Austin et Morris disparaissent des Mini : elles deviennent tout simplement des « Mini ». Le nom Austin sera cependant maintenu pour certains marchés d'exportation dont le Canada.

Leyland dévoile pour 1970 une gamme modernisée : les Mini Clubman. La partie avant a été redessinée par le styliste Roy Haynes, une recrue de Ford UK. Le nez allongé de 4 pouces (10 cm) permet de reloger le radiateur de façon classique, derrière la calandre, plutôt que sur le côté. Trois modèles sont présentés : une berline Clubman et un break Clubman Estate munies du moteur 998 cc, et la berline Clubman 1275GT, dont le moteur est une variante moins affûtée de celui de la Cooper S. Les Mini 850, 1000 ainsi que van et pickup gardent le dessin classique.

Pire, Leyland ne voit pas la nécessité de maintenir le contrat avec John Cooper pour l'usage de son nom. La Cooper S disparaît de la gamme en 1971 - elle survivra cependant un certain temps chez Innocenti. On fit aussi disparaître la suspension Hydroelastic de la gamme Mini en raison de son coût de revient.

La Mini évoluera peu par la suite, mais continuera de se vendre. Elle disparaît du marché américain après 1967 en raison des normes de sécurité naissantes, mais Leyland réussit à la maintenir sur le marché canadien jusqu'en 1980. Ce fut aussi l'année du lancement sur le marché anglais de la Austin Metro, une citadine moderne. Si la Metro avait la vocation de succéder à la Mini, contre toute attente cette dernière resta en production, héritant des éléments mécaniques de sa jeune soeur un peu plus moderne et performante. Les ventes de la Mini furent plus modestes, mais le marketing les stimula en offrant une foultitude d'éditions spéciales. On vit même apparaître en 1990 une



■ 1980 : Publicité de Leyland Canada pour la Mini, alors en fin de carrière sur notre marché. Hormis les pare-chocs à hauteur réglementaire aussi inesthétiques que peu convaincants, cette Mini est suréquipée d'accessoires offerts par les concessionnaires.

édition Mini Cooper qui fut tellement populaire qu'elle redevint un modèle régulier l'année suivante. Son moteur 1275 était moins racé que l'original, mais tout de même doté de l'injection électronique.

Lors du démantèlement de Leyland par le gouvernement britannique en 1986, Austin fut jumelée à Rover, puis en 1987 l'étiquette Austin disparut. Le groupe Rover restant fut cédé à British Aerospace l'année suivante puis à BMW en 1994; les allemands en revendirent les principaux segments pour ne conserver que la marque Mini.

La dernière Mini, sortie d'usine en 2000, fut le 5,387,862e exemplaire en 30 ans de production. La Mini nouvelle génération fut lancée par BMW sur le marché européen un an plus tard.

## LA MINI INNOCENTI

La Mini assemblée par Innocenti était extrêmement populaire en Italie, plaçant son fabricant deuxième sur le marché italien, assez loin cependant derrière le géant Fiat mais devant Renault ou VW. BLMC acquit l'entreprise avec de grandes ambitions, notamment celle d'exporter les produits de sa nouvelle filiale vers les autres pays européens.

Pour l'année 1974, Innocenti annonça une Mini redessinée par Bertone. Elle conservait la plateforme et la mécanique de la Mini originale et était offerte en versions 90 (998 cc) et 120 (1275 cc). Bien finie, mieux que sa sœur anglaise, elle se vendit plutôt bien dans quelques pays européens.

En 1976, avec la faillite de BLMC, Innocenti fut récupérée par Alejandro DeTomaso. Une entente avec la nouvelle Leyland Motors nationalisée lui permit de maintenir l'approvisionnement des mécaniques pour produire la Mini Innocenti. Cette entente prit fin en 1982. DeTomaso fit



■ La Mini Innocenti 90 au dessin modernisé par Bertone.

adapter à la caisse des suspensions conventionnelles ainsi qu'un moteur Daihatsu à 3 cylindres de 993 cc et 60 cv, accouplé à une boîte à 5 vitesses. L'auto était un peu plus lourde, mais elle gagnait en confort et les coûts plus élevés du groupe propulseur japonais étaient compensés par la rareté des réclamations de garantie. Appelée Mintre - pour « trois cylindres », elle apparut aussi en versions 2 cylindres 600 cc, diesel, et turbo DeTomaso.

Elle fut importée au Canada entre 1984 et 1986 par la firme Incacars de Montréal, une aventure lancée par un entrepreneur nommé Dino Rivera. Celui-ci voulait relancer l'auto italienne au Canada, un plan qui englobait Alfa-Romeo, DeTomaso et Maserati, et qui se termina par un désastre de relations publiques et des autos neuves liquidées à \$1500.

Innocenti fut rachetée par Fiat en 1990; le géant ne tarda pas à mettre fin aux produits de la marque.



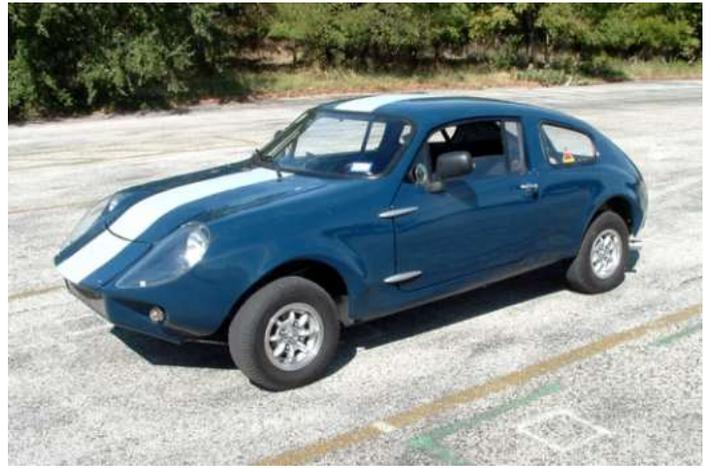
■ La Mini Innocenti bénéficiait d'un hayon arrière.

## LES TRANSFORMATIONS

Depuis ses débuts, la Mini a invité toutes sortes de transformations. Un site internet recense plus d'une centaine de marques qui ont produit des dérivés de la Mini, souvent sous forme de kits, parfois en production limitée. Des préparateurs l'ont transformée de toutes sortes de façons, et les modifications artisanales n'avaient pas de limites. C'était un peu une toile vierge.



■ Une Mini fabriquée au Chili. Afin de respecter les règles fiscales, la carrosserie devait être fabriquée localement : BMC a choisi de la faire mouler en composite. L'absence de certains joints est un indice visuel. Quelques centaines de ces Mini furent fabriquées entre 1967 et 1975. Les moules servirent ensuite au Venezuela.



■ La Mini Marcos. Une caisse autoportante en polyester vendue en kit, conçue pour recevoir les sous-châssis de la Mini. Ultra légère (1050 lb ou 475 kg) et aérodynamique, elle avait une performance surprenante.



■ Dès le début des années 1960, le carrossier Radford se fit une spécialité de préparer des Mini avec une finition luxueuse qui en triplait le prix. Cette Cooper S Radford 1965 appartenait à Paul McCartney; chacun des Beatles avait la sienne. Celle-ci a été vendue £180,000 récemment.

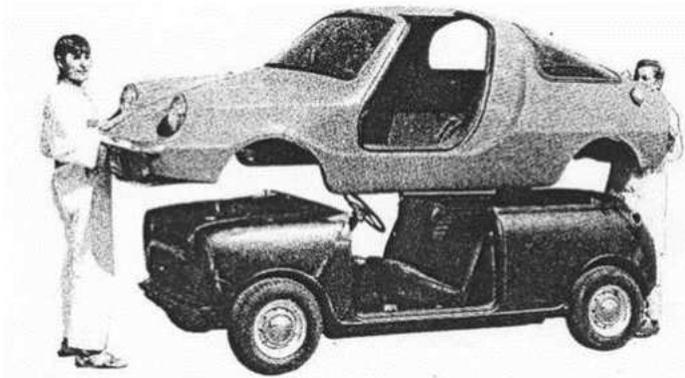


■ Intérieur d'une Mini Radford, qui n'a rien à envier à une Jaguar.



■ La Wildgoose, ou la version Mini du Westfalia. Le toit télescopique se rétracte, aidant ce bolide de 848 cc à atteindre 70 mph (112 km/h). Pouvant accommoder 4 campeurs, elle se vendait £998 et une soixantaine d'exemplaires trouvèrent preneurs.





■ La Reptune GT était une carrosserie en polyester destinée à rhabiller une Mini défraîchie. Elle était dotée de portes « ailes de mouette » amovibles en acrylique. De fabrication ontarienne, elle fut présentée au Salon de Montréal 1969.



■ Plusieurs Mini furent transformées à des fins commerciales. Une série de ces crémeries mobiles sillonna l'Angleterre à partir des années 1960.

## LE PALMARÈS SPORTIF

La Mini avait une agilité qui la destinait à la compétition. Dès 1961, elle s'imposa dans sa catégorie dans le cadre du British Saloon Car Championship. L'arrivée des Cooper les vit butiner sur tous les circuits du monde. Aux premiers temps du circuit Mont-Tremblant, elles firent des combats légendaires face à des américaines à moteur V8.

S'il y a un endroit où la Mini a particulièrement brillé, ce fut au rallye Monte-Carlo. Dès 1962, Pat Moss et Ann Wisdom remportaient la coupe des dames sur Mini Cooper. Puis en 1963, Rauno Aaltonen et Tony Ambrose se classèrent 3e au général. En 1964, Paddy Hopkirk et Henry Liddon remportent l'épreuve devant une Falcon de l'agressive équipe Ford. En 1965, Timo Mäkinen et Paul Easter rééditent l'exploit.

1966 verra les Cooper S de Mäkinen, Aaltonen et Hopkirk finir en trio. Le podium leur sera refusé: leurs Mini sont disqualifiées pour un détail de branchement des éclairages; la Cortina de Roger Clark en 4e place sera disqualifiée pour



■ Rallye Monte-Carlo 1964 : Paddy Hopkirk en route vers la victoire.

le même motif. Pauli Toivonen reçoit le trophée. Arrivé 5e, il dira ne pas s'être senti vainqueur; l'éclairage de sa DS était branché de même façon, mais d'usine.

Rauno Aaltonen apportera à l'équipe BMC une dernière victoire en 1967. Leur dernière participation en 1968 vit tout de même Aaltonen, Fall et Hopkirk finir 3e, 4e et 5e; mais des autos de plus en plus performantes étaient en lice, et les nouveaux patrons de Leyland mirent fin aux activités de BMC en compétition.

## LA MINI EN COLLECTION

Comme pour toute auto bas de gamme, le taux de survie de la Mini n'est pas très élevé. Il s'en est fabriqué 5 millions et ce jusqu'en 2000, il en reste quand même une bonne quantité, mais qui n'est pas répartie uniformément sur toutes les versions. Au Canada, les variantes des années 1960 ont été consommées il y a des décennies. On voit surtout un nombre de survivantes de la fin des années 1970, et des autos plus récentes importées tardivement.

Les Cooper sont rarissimes. Beaucoup ont couru et très peu ont survécu. On disposait de la caisse rouillée ou tordue, puis on greffait la mécanique dans une caisse plus fraîche. Si on en trouve une, il est possible de restaurer n'importe quoi. On peut tout acheter, jusqu'à une caisse complète neuve. Les prix commencent à £10,000. L'auto a beau être minuscule, une restauration n'en coûte pas moins cher.

Les Mini ne manquent pas de charme, mais avant d'y mettre toutes vos économies, pensez-y bien. Une Mini dans la circulation d'aujourd'hui, au milieu des SUV...

Après l'acquisition par Leyland, Alec Issigonis fut écarté de la direction technique. Il partit à la retraite en 1971, à l'âge de 65 ans. Il passa la dernière partie de sa vie autour de ses loisirs et nous quitta en 1988. Le concept de sa Mini a transformé la conception automobile de la fin du 20e siècle. Mais ce n'est pas de ce projet dont il était le plus fier, mais plutôt de la Morris Minor et de la Austin 1800. ○



## TURBINE CARS - PART 2

By Peter Griffin



While the 1960s saw some further development of turbine cars, much of the action happened on the racing scene. A chance meeting between Sir Alfred Owen, chief executive of Rubery-Owen, and William Martin-Hurst, Rovers' Managing Director, was a significant step. Rubery-Owen was not only a major parts supplier to the UK auto industry, they were also BRM's main sponsor. Sir Owen's enthusiasm for racing led him to give Rover a surplus BRM Grand Prix chassis.

Rover installed a 150 hp turbine in the BRM chassis and modified it to use an open sports racer body. The car was entered with an experimental status in the 1963 24 Hours of Le Mans, with BRM drivers Graham Hill and Richie Ginther. The car was able to exceed 140 mph (225 km/h) and finished the race at an average of 107,8 mph (173 km/h) - and 6.97 mpg (40 l / 100 km).

For 1964, the car was rebodied as a coupe. Much work was done on the turbine to increase its efficiency, with the addition of an ingenious exhaust regenerator. The car was not ready for Le Mans and was withdrawn. It did participate the following year and the race authorities put it in the 2 liter prototype class. It was driven by Graham Hill and Jacky Stewart and finished tenth overall and second in category. Its average speed was a little below the 1963 figure - 98.8 mph or 160 km/h - but the fuel consumption improved drastically at 13.51 mpg (21 l / 100 km). It never raced again, but was retained by Rover until 1974 for demonstrations. It is kept in the British Motor Museum, along the other Rover turbine cars.



■ The Rover T4. Shown in 1961, it was the last Rover turbine car. It almost made it to production. Beginning late 1963, it was rather sold with a 4 cylinder engine : the Rover 2000 (P6). The wide engine bay designed for the turbine also allowed the installation of the 3,5 liter aluminum V8 bought from Buick in 1965.



■ The Rover-BRM in its 1965 coupe form at a classic car meet.



■ 1963: Graham Hill demonstrating the Rover-BRM in its original open form.

British inventor Ken Wallis approached STP team manager Andy Granatelli to build a turbine powered Indy car. Granatelli took up the project in 1966 and they worked together to produce the STP-Paxton Turbocar. The car was unique, having the driver and Pratt and Whitney turbine placed side-by-side. It also had four wheel drive, an uncommon feature on race cars.

The car was entered in the 1967 Indianapolis 500. Parnelli Jones qualified it in 6th place at 166 mph (267 km/h). During the race, he quickly took the lead and held it for 492 miles - but he didn't finish because of a failed transmission bearing. USAC then put a limit on the air intake which somewhat reduced the power of turbine cars.



■ 1968: The STP-Paxton on the left with Andy Granatelli, the Lotus 56 on the right with Colin Chapman. Drivers are Joe Leonard and Jim Clark. Photo was taken before Clark's fatal accident at Hockenheim in April.

The STP team was back with four turbine cars: the STP-Paxton for Joe Leonard, and three Lotus 56s for Mike Spence, Graham Hill and Art Pollard. The 56 was Lotus first wedge shaped design, announcing the successful 72 and giving the car an aerodynamic advantage over its competition. The Shelby team entered two more turbine cars designed by Ken Wallis, but they didn't participate.

Tragedy struck before the race; Mike Spence was killed while testing the 56. Joe Leonard damaged the Paxton during practice and ended up qualifying one of the 56s in pole position. The turbine cars didn't have much of a power advantage anymore, but the handling and aerodynamics of the 56 evened things out. While Hill's car failed halfway in the race, Pollard's then Leonard's turbines failed - for the same reason - a few laps from the end. Leonard was leading the race.

For 1969, USAC again reduced the air intake opening and banned four wheel drive. This effectively banned turbine cars from racing. In 1971, Chapman entered the 56s in a few GP races, with little success. This marked the end of turbine racing cars.

At the same time, racer Ray Heppenstall approached aerospace company Howmet to finance a team of racing sports racing cars. Two cars were built in 1967 on McKee chassis and fitted with Continental turbines. FIA classified the Howmet TX as being below 3 liters, although there is no way to establish the displacement of a turbine.



■ The Pratt and Whitney turbine in a Lotus 56.

The cars were entered right at the beginning of the 1968 International Championship of Makes at Daytona; only one car started the race and didn't finish. Sebring was little better with both cars starting but neither finishing. The cars were shipped to Britain for the next step of the Championship at Brands Hatch, where they again failed to finish.

The cars were brought back to the US and entered in SCCA championship races. Second place in the first race, pole position and an outright win in the second one, and another win in the third one. Heppenstall felt the cars were ready for the International Championship race at Watkins Glen. They were running 3rd and 4th, but the car driven by Bob Tullius had a transmission problem and had to crawl to finish 12th, but Heppenstall finished on the podium with 3rd place.

The last race of the season was the 24 Hours of Le Mans, exceptionally in September for 1968. The Howmets did not have enough speed for the long straight and neither finished.

Heppenstall was planning to use a multi-gear transmission for 1969 but Howmet cancelled its sponsorship and the cars never raced again. Heppenstall used one of the cars in 1970 to establish some speed records for turbine cars that still stand today.

Chrysler was the manufacturer who did the most work to produce turbine cars. It is not widely known that in the 1940s and 1950s Chrysler did a lot of work for the US Army and developed turbines for aircrafts. Engineer George Huebner was one of the specialists and took an interest to the idea of a turbine powered car. In 1954, he installed a turbine in a Plymouth sedan which showed good performance. The Chrysler turbine already had a regeneration system, essential to control heat rejection and fuel consumption.

A 1956 Plymouth sedan was fitted with a turbine. Huebner drove it coast-to-coast. The turbine drivetrain was totally trouble-free over the 3000 miles (4800 km) journey.

A 1959 Plymouth was the third car to receive a turbine. This second-generation turbine had several improvements, for which Chrysler had a number of patents. It was also tested on a long distance trip and returned 23 mpg (12 l/100 km), a major improvement over the first generation turbine that only achieved 18 mpg (16 l/100 km) over the coast-to-coast run.

A third generation turbine was introduced in 1960. Over the next two years, it was installed in a variety of vehicles, from a Dodge Dart to a 2.5 ton truck. These cars were driven all over the USA, shown in various dealerships in 90 cities that included Canada, Europe and Mexico. It was shown to the Mexican president who jokingly asked if it could run on tequila; a turbine can run on a wide variety of fuels. The Chrysler engineers filled the tank with tequila and drove the señor president around Mexico.

All these cars were brought to the 1962 Chicago Auto Show, where Chrysler announced that they would produce a series of turbine cars that they would lend to customers to demonstrate that turbine cars were viable and to gather data.



■ Chrysler employees installing a turbine drivetrain in a Ghia body. These cars used a coil spring front suspension instead of Chrysler's usual torsion bars; this was needed to accommodate the turbine's girth.



■ Jay Leno owns one of the remaining Chrysler Turbine cars. He keeps it in drivable condition. Most of the remaining examples are not functional.

Five prototypes of the Chrysler Turbine Car (it never had another name) were built early in 1962. Fourth generation turbines were used. The body design had some similarities with the current Ford Thunderbird; both cars had actually been designed by Elwood Engle, who retired from Ford in 1961. The bodies were built by Ghia in Italy and the drivetrains were installed in Detroit. Fifty more cars were built over a year starting in October 1963. These cars were lent to over 200 Chrysler customers for three month periods and logged over a million miles (1,6 million km) up to the beginning of 1966. They attracted a lot of attention everywhere they went, crowds gathering around them as soon as they parked somewhere.

The turbine car was ready to hit the market, but there was a monumental showstopper. Turbines are high precision devices; production engineers could not find a way to produce turbines for less than \$10,000 each. In comparison, a V8 engine only cost a few hundred dollars. This would have priced the car way out of the market. Most of the turbine cars were destroyed in 1966; nine were given to museums and still exist today.

George Huebner kept working on turbines. The emission controls turned out to be another challenge: turbines generate a lot of heat and produce lots of NOx. Huebner retired in 1975; some work was done up to 1981, when the financial turmoil Chrysler was facing marked the end of the turbine project after more than 25 years. ○



■ This 1977 Chrysler Le Baron was the next to last Chrysler turbine car. It had special bodywork. A standard Dodge Mirada was last.



■ 2016: Renault went back to Great Salt Lake in Utah to establish a class record with a Dauphine, as part of a promotional effort. Nicolas Prost was the driver. They brought L'Étoile Filante along.



# LES ÉTATS FINANCIERS - FINANCIAL STATEMENTS

Par / by Nancy Acemian



**Voitures Européennes d'Autrefois inc.**  
États des résultats  
Du 2022/01/01 au 2022/12/31

**Vintage European Automobile inc.**  
Statement of Earnings  
From 2022/01/01 to 2022/12/31

**Voitures Européennes d'Autrefois inc.**  
Bilan au 31 décembre 2022

**Vintage European Automobile inc.**  
Balance sheet as of the 31st of December 2022

## Revenus / Revenues

	2021	2022
Cotisations / Dues	8194.92	5860.00
Publicité / Advertising	1645.00	1450.00
Régalia	677.40	756.00
Activités / Activities	20.00	270.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$10,537.32</b>	<b>\$8336.00</b>

## Dépenses/ Expenses

	2021	2022
Activités / Events	1619.12	3056.39
Administration	424.95	464.70
Autosiate	3012.36	2913.84
Frais poste-papeterie / Postal-stationary	2256.29	2008.20
RGE (Aout/Aug)		92.80
Frais bancaires / Bank Fees	131.21	116.72
Régalia	2187.82	795.84
Frais PayPal Cost	166.50	115.10
<b>TOTAL</b>	<b>\$9798.25</b>	<b>\$9563.59</b>

## Excédant / Surplus

**\$739.07 (\$1227.59)**

### AVIS AU LECTEUR

Nous avons compilé le bilan de Voitures Européennes d'Autrefois au 31 décembre 2021, ainsi que les États des Résultats et de l'excédent de l'exercice terminé à cette date à partir des renseignements fournis par les administrateurs. Nous n'avons pas procédé à une vérification ni à un examen et nous n'avons pris aucune mesure pour nous assurer de l'exactitude et de l'intégrité de ces renseignements. Le lecteur doit garder à l'esprit que ces États risquent de ne pas convenir à ses fins.

**Nancy Acemian**  
Trésorière

Montréal (Québec)  
Le 12 mars 2023

## Actif/Assets

	2021	2022
Compte courant / Chequing	12,585.00	10,581.32
Inventaire / Inventory	1,446.32	1363.40
<b>TOTAL</b>	<b>\$14,031.32</b>	<b>\$11,944.72</b>

## Passif / Liability

**TOTAL \$0.0 \$0.0**

## Avoir / Property

	2021	2022
Bénéfices non répartis / Retained earnings	13,292.28	13,172.31
Surplus net / Net surplus	739.07	(\$1227.59)
<b>TOTAL</b>	<b>\$14,031.32</b>	<b>\$11,944.72</b>

## Total du passif et de l'avoir

**\$14,031.32 \$11,944.72**

### NOTICE TO READER

We have compiled the balance sheet of Vintage European Automobile as at the 31<sup>st</sup> of December 2021, and the statement of earnings and surplus for the year then ended from information provided by the directors. We have not audited, reviewed, or otherwise attempted to verify the accuracy or completeness of such information. Readers are cautioned that these statements may not be appropriate for their purposes.

**Nancy Acemian**  
Treasurer

Montréal (Québec)  
The 12<sup>th</sup> of March 2023

# 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.talonfire.com  
2607 DIAB, ST-LAURENT (QC) H4S 1E7 514.337.0833



## L'AUTO EUROPÉENNE AU QUÉBEC : L'APOGÉE

Par Yves Boulanger



**N**ous avons vu qu'au milieu des années 1950, les allemands Volkswagen, Mercedes-Benz et Porsche sont venus rejoindre le contingent de marques britanniques qui cherchaient fortune sur le marché canadien. À compter de 1957, c'est une véritable vague qui déferle: retour de Skoda et de Renault avec sa Dauphine; arrivée des allemandes DKW et BMW Isetta; dernière et non la moindre, apparition de la suédoise Volvo.

En 1958, les françaises Peugeot, Simca et le tandem Citroën-Panhard s'y ajoutent, accompagnées des italiennes Fiat et Alfa-Romeo, cette dernière par les soins de Budd & Dyer qui s'écarte des produits anglais. On notera que la marque Simca est diffusée dans les salles de montre Chrysler, la firme américaine ayant déjà acquis de Ford 15% des actions du fabricant français, actions que Fiat lui avaient cédées lors de son rachat de Ford-France en 1954. La vente des produits Fiat chez Chrysler est aussi évoquée, intention prophétique qui ne se réalisera que des décennies plus tard. Enfin, dans un geste surprenant, Ford ajoute à sa gamme britannique les produits de sa division allemande Taunus, ajout qui ne dure guère que deux ans.

Puis en 1959, une vague de micro-voitures frappe le Québec : les allemandes NSU et Hansa Goliath, et la franco-italienne Vespa. La Glas Goggomobil suivra en 1960. L'auto-scooter Messerschmitt était aussi dans le décor.

Le salon de l'auto anglaise renaît au printemps 1958; il se tiendra pendant plusieurs années à l'hôtel Reine-Elizabeth. En 1959 et 1960, un salon « Auto-Rama » regroupant les marques européennes continentales sera tenu en parallèle au Palais des Congrès.

Le fabricant suédois Saab-Scania annonce dans le National Post qu'il recherche un partenaire pour aborder le marché canadien. Les journaux annoncent à l'automne 1960 un projet de partenariat avec l'importateur Rover. Projet qui n'aura pas de conclusion. 1960 apporte aussi la marque Envoy; une étiquette exclusivement canadienne que GM colle sur les produits Vauxhall vendus chez les agents Chevrolet, l'autre marque étant réservée aux agents Pontiac.

1961 voit le retour de Daimler sous la forme du roadster SP250 offert par Cambridge Motors. Bien que la marque appartienne à Jaguar depuis 1960, sa distribution semble avoir été gardée séparée du réseau Jaguar. Les sedans Daimler restent invisibles. Cambridge Motors importe quelques Elva Courier, puis devient agent AC en 1963. Il importera les premières Cobra à Montréal puis passera à Lotus. Quelques Lancia Flaminia et Appia sont vendues par un agent Jaguar. Cooke-Toledo importera l'Amphicar. D'ailleurs, les sportifs ne sont pas en reste : les Lotus Seven, Berkeley, Morgan, Ginetta, TVR et Peerless sont offertes à Toronto.

Les marques européennes étant à peu près épuisées, le concessionnaire GM Harold-Cummings, qui a inauguré en 1961 une division « autos importées », annonce pour 1962 la gamme Sabra. Cette marque israélienne propose des modèles à carrosserie en fibre de verre sur un châssis conçu par le fabricant britannique Reliant et dotés d'un moteur Ford V4. Début 1963, la division est fermée. Une Sabra station-wagon « démonstrateur », probablement la seule importée, est offerte en occasion, tandis que quelques roadster Sabra Sport restent disponibles.

Tout le monde veut être de la partie, et l'improvisation est souvent de mise. Si certaines marques s'implantent de façon durable, d'autres ne feront que passer. L'amateurisme de certains importateurs n'avait aucune chance de combler les besoins des automobilistes québécois.

**IT'S HERE THE EXCITING NEW VOLVO**  
Priced with the Lowest

Parts & Service Available throughout the World

**increased POWER and PERFORMANCE**  
New Deluxe Features • Famous VOLVO ECONOMY

- ✓ NEW 85-HP SPORTS CAR ENGINE
- ✓ NEW TWIN CARBURETORS
- ✓ ELECTRIC WINDSHIELD WIPERS
- ✓ LOW DOWN & MONTHLY PAYMENTS
- ✓ UNBELIEVABLE ECONOMY
- ✓ LOW MAINTENANCE COST
- ✓ LOW DEPRECIATION
- ✓ NEW SAFETY FEATURES

**DRIVE THE VOLVO TODAY**

**FLASH:**  
Available only a short time in Canada, the VOLVO is already proven in competition.

**1958 S.M.C.C. WINTER TRIAL**  
1st OVERALL — VOLVO driven by G. A. Ross and G. Locke

**Jan 26 ICE RACES — Ste. Agathe, Que.**  
Competing against cars with up to three times its engine capacity the fantastic Swedish VOLVO took the honours here today.

1st Overall—VOLVO — driven by K. H. Ross  
2nd Overall—VOLVO — driven by G. A. Ross  
1st in class 1600 c.c. driven by G. A. Ross  
2nd in class 1600 c.c. driven by K. H. Ross

**PARKDALE AUTO CORP.**  
140 Jean Talon St. W. — CR. 6-2595

■ 1958 : À peine arrivée, Volvo mise déjà sur son palmarès sportif.



**ISETTA**

LA PLUS GRANDE PHARMACIE DE DETAIL AU MONDE LIVRE MAINTENANT SES PRESCRIPTIONS AVEC

**ISETTA**

LA PLUS PETITE VOITURE AU MONDE

■ Une Isetta employée comme véhicule de livraison... qui l'eut cru? M. Duquette de Pharmacie Montréal avait importé 5 Isetta d'Italie.



**PORSCHE**

1600 COUPE

All 3 Porsche Models have all these Porsche race-tested features:

- Air-Cooled Rear Engine • Torque-Size Brakes
- Steer-Mech Transmission
- torsion Bar Suspension

**PORSCHE**

1600 CONVERTIBLE

No other sports car gives you Porsche's big-car comfort!

**PORSCHE**

See and drive the Porsches at:

**VOLKSWAGEN SALES & SERVICE LTD.**

1922 St. Catherine St. W. WE. 2-7124  
5465 Royalmount Ave. SI. 8-8725

■ 1959 : La gamme Porsche : coupé, cabriolet et convertible D. La 356 a été vendue pendant plus de 10 ans à Montréal, mais très peu ont survécu.

Un homme qui est devenu l'un des premiers concessionnaires Fiat au Québec m'a raconté l'aventure. Opérateur d'une station-service de la région de St-Eustache, il vit un jour s'approcher une curieuse petite auto. Un homme bien mis en descend. Il se présente, il est représentant de la marque italienne Fiat. L'auto qu'il conduit est une « millecento » ou 1100. Elle se vend moins de \$2000 (les américaines les moins chères se vendent \$2500). L'homme cherche des gens qui aimeraient devenir concessionnaires Fiat.

Après une promenade d'essai, notre garagiste est convaincu : l'affaire est conclue. Un contrat est signé et la 1100 lui est laissée en démonstration. Le représentant repart en taxi vers le port, où l'attend une autre millecento ou encore une 600.

Le garagiste en vendit quelques-unes à des clients qui avaient besoin d'une auto pas trop chère. Puis l'hiver arriva. La performance hivernale laissait à désirer... de même que la fourniture de pièces détachées. Les clients grognent. Le printemps suivant, le même représentant se pointe avec une autre auto : une Peugeot 403. Bien plus solide, bien mieux adaptée au climat... dit-il. L'affaire est conclue, notre homme

**SPORTS CAR CENTRE LTD.**

... announces the opening of another new branch at

**5451 SHERBROOKE ST. W.**

corner Addington



M. GORDON  
President

Come in and see the large selection of fine imported cars including Peugeot, DKW, Fiat, Triumph and Vanguard. Our courteous salesman will gladly give you a demonstration ride in any of these wonderful cars. For the best buy on an economical car see ...

**SPORTS CAR CENTRE LTD.**

NOW HAS NO LESS THAN

**6 IMPORTED CAR FRANCHISES**

- PEUGEOT
- TRIUMPH-VANGUARD
- DKW
- FIAT
- FACEL VEGA
- MORETTI

**NOW THREE CONVENIENT LOCATIONS**

<b>HEAD OFFICE AND MAIN SHOWROOM</b> 1952 St. Catherine Street West WE. 7-2815	<b>EAST BRANCH</b> 1421 Papineau Street (Corner St. Catherine Street East) LA. 6-9651	<b>WEST BRANCH</b> 5451 Sherbrooke Street West HU. 9-8610 HU. 9-8619
--	--	--

**2 SERVICE LOCATIONS**

1287 FORT ST. (at St. Catherine St. W.) WE. 7-2736	5228 CÔTE DES NEIGES RE. 9-1890 <small>(Just south of Queen Mary Rd.)</small>
--	--



**PEUGEOT**

For those people whose taste demands more than just a low-priced economy car.



**DKW**

The German wonder car



**FIAT**

The economical low-priced car from Italy



**TRIUMPH**

The sports car for the connoisseur

■ 1959 : Sports Car Center, l'un des principaux agents Standard-Triumph, se plait dans la diversification. Avec Moretti et Facel Vega, il n'y va pas de main morte. Mais ces marques resteront invisibles car le commerce disparaîtra peu après.

## LIST PRICES OF SMALL CARS SOLD IN CANADA

The following are Toronto list prices as at date of publication.

<b>A.C.</b>		<b>METROPOLITAN</b>	
Ace	\$ 4295	Hardtop	1895
Ace Bristol	5300	Convertible	1945
Aceca Ace	4995		
Aceca Bristol	5995	<b>MG</b>	
<b>ALFA ROMEO</b>		MGA Sports—wire	2635
Giulietta Sprint Coupe, 2-str.	4350	MGA Sports disc	2485
Giulietta Veloce Coupe	4995	MGA Coupe—wire	2835
Giulietta Spider Roadster	3995	MGA Coupe—disc	2685
Giulietta Spider Veloce	4795	MG Twin Cam Sports	3095
<b>ASTON MARTIN</b>		Magnette III 4-door	2625
DB 2 4 Mk. 3	7800	<b>MORGAN</b>	
<b>AUSTIN</b>		Plus 4	2645
A.35 2-door	1449	<b>MORRIS</b>	
A.40 2-door	1675	1000 2-door	1550
A.35 Series II 4-door	1995	1000 4-door	1650
A.95 4-door	2495	1000 Convertible	1595
A.105 4-door	2735	1000 Station Wagon	1795
Austin-Healey Sprite	1887	Oxford V 4-door	2095
Austin-Healey "Six" Deluxe	3375	Oxford IV Station Wagon	2275
<b>BENTLEY</b>	14385	<b>NSU</b>	
<b>BERKELEY</b>		Prinz No. 1	1295
500	1795	Prinz No. 2	1445
750	N/A	<b>PEUGEOT</b>	
<b>BMW</b>		403	2395
600	1398	403 Sliding Roof	2470
<b>BORGWARD</b>		403 Convertible	3595
Isabella Std. Sedan	2760	403 Station Wagon 6-pgr.	2750
Isabella T.S.	3110	403 Station Wagon 8-pgr.	2850
Isabella Station Wagon	2975	<b>PORSCHE</b>	
Isabella Coupe	4200	Conv. D	3990
<b>CITROËN</b>		Coupe 1600	4190
2CV	1375	Hardtop 1600	4390
ID 19	3095	Cabriolet	4550
DS 19	3495	<b>RAMBLER</b>	
<b>CORVETTE</b>		Deluxe 2-door	2495
3 Speed	5629	Super 2-door	2615
<b>DKW</b>		Deluxe Wagon	2795
Export	1995	Super Wagon	2925
Hardtop	2195	<b>RENAULT</b>	
4-door Sedan	2345	Dauphine	1798
Station Wagon	2395	Dauphine Sun Roof	1853
Auto Union 1000 Sports Coupe	2495	<b>RILEY</b>	
Auto Union S.T. Sports Cpe. 2-str.	3890	1.5—4-door	1985
Monza	4600	4/68—4-door	2665
<b>FIAT</b>		<b>ROLLS ROYCE</b>	14735
600	1398	<b>ROVER</b>	
600 Convertible	1495	90 Deluxe	3605
1100	1988	105 Standard	3875
1200 Full Light	2294	105 Deluxe	3990
1800	N/A	<b>SIMCA</b>	
2100	N/A	Deluxe	1845
1200 Spyder Roadster	2945	Elysee	2063
Fiat Abarth 750	2085	Grand Large Saloon	2277
Fiat Abarth Zagato 750	3895	Vedette	2507
<b>FORD</b>		Entendante	1802
Anglia Deluxe	1652	Messagere	1902
Prefect Deluxe	1759	<b>SINGER</b>	
Consul MKA	2181	Gazelle 4-door Sedan	2197
Consul MKA Convertible	2559	Convertible	2458
Zephyr	2381	Station Wagon	2528
Zephyr Convertible	2931	<b>STUDEBAKER</b>	
Zodiac	2572	Lark 6 Std.—Deluxe 2-door Sedan	2495
Zodiac Convertible	3269	Lark 6 Std.—Deluxe 4-door Sedan	2595
<b>HILLMAN</b>		Lark 6 Std.—Deluxe 2-door Sta. Wagon	3015
Special Sedan	1839	Lark 6 Std.—Deluxe 4-door Sedan	2825
Deluxe Sedan	1939	Lark 6 Std.—Regal 2-door Hardtop	2960
Convertible 4-seater	2275	Lark 8 Std.—Regal 4-door Sedan	3020
Station Wagon 4-door	2297	Lark 8 Std.—Regal 2-door Hardtop	3150
Husky Station Wagon	1795	Lark 8 Std.—Regal 2-door Sta. Wagon	3370
<b>HUMBER</b>		Silver Hawk Coupe—6 cyl. std.	3035
Hawk Std.	3128	Silver Hawk Coupe—8 cyl. std.	3215
Hawk Automatic	3483	<b>SUNBEAM RAPIER</b>	
Super Snipe Automatic	3995	Hardtop	2559
<b>JAGUAR</b>		Convertible	2695
3.4 Litre Sedan—overdrive	4780	<b>TRIUMPH</b>	
3.4 Litre Sedan—automatic	6425	Sedan	1649
XK.150 Fixed Head Coupe (Hdtp.—		Pennant	1799
Standard Transmission)	4870	Station Wagon	1849
Overdrive Transmission)	5020	TR3	2685
Automatic Transmission)	5120	<b>VANGUARD</b>	
XK.150 Drop Head Coupe (Conv.—		Ensign	2149
Standard Transmission)	5020	Ensign—automatic	2448
Overdrive Transmission)	5220	Deluxe	2598
Automatic Transmission)	5320	Deluxe—automatic	2697
XK.150 Roadster—Stand Transmission)	4940	Station Wagon	2498
XK.150 Roadster—overdrive	5140	Station Wagon—automatic	2997
XK.150 Roadster—automatic	5240	<b>VAUXHALL</b>	
XK.150 "S" Roadster—overdrive	5450	Victor Saloon	1920
<b>KARMANN GHIA</b>		Victor Super	1996
Coupe	2545	Victor Deluxe	2105
Cabriolet	2890	Estate Wagon	2223
<b>LAND ROVER</b>		Yelox 6 Saloon	2426
88 Regular	2555	Cresta 6 Saloon	2573
88 Station Wagon	3060	<b>VOLKSWAGEN</b>	
109 Standard	2880	Custom	1595
109 Station Wagon	3595	Deluxe	1740
<b>MERCEDES-BENZ</b>		Custom Sun Roof	1670
180	3375	Deluxe Sun Roof	1815
180D	3445	Convertible	2325
190D	3710	<b>VOLVO</b>	
219	3815	2-door Sedan	2695
220S	4530	Station Wagon	2795
220S Convertible	7980	<b>WOLSELEY</b>	
300D	11500	1.5/60 4-door	2395
190SL Convertible	5850		
300SL	12500		

40 CANADA TRACK & TRAFFIC • SEPTEMBER, 1959

■ Calquée sur « Road & Track » la publication canadienne « Track and Traffic » est apparue en 1959. Elle a publié dans son premier numéro la liste de prix des autos importées vendues au Canada. Notons que la gamme Fiat exclue la 500 mais comprend deux Abarth, dont le coupé Zagato.

18 AUTOSIASTE

### From France

## SENSATIONAL

### "FRONT-WHEEL-DRIVES"

Winner of the Monte Carlo Rally  
Feature for feature . . . Dollar for dollar . . . the most  
fantastic buy in automobile history.

# ^ CITROËN ^

ID 19  
DS 19



Acclaimed as the car that is 10 years ahead  
in design, safety, comfort and performance—  
Up to 40 miles per gallon

Standard equipment: ID 19 front-wheel-drive — Hydrapneumatic suspension — Automatic jack — Self-compensating disc brakes — Direction signals — Foam rubber upholstery and floor mats — Luxury interior — Heater, defroster, etc.  
DS 19 — In addition to the above, automatic transmission — Power brakes — Power steering.  
The lowest center of gravity. Consistent winner on snow and ice.

*small car economy  
big car comfort*

## PANHARD

SAFER, ROOMIER, BETTER ENGINEERED  
AND STYLED THAN ANY CAR IN ITS CLASS



6 PASSENGERS  
48 MILES PER GAL.  
52 H.P.

EXTRA LARGE  
TRUNK

AIR-COOLED ENGINE  
FRONT WHEEL DRIVE

*The ideal family car*

---

*Introducing the dream of the sportsman*

D-B SPORTS COUPE

### GRAN TURISMO



For the past 20 years, D-B automobiles have been constantly on the racing circuits of Europe and North America — Along with their reputation of being the safest sports cars in the world, they are also recognized for their comfort and economy — They have been constant winners of races and rallies in their class.  
Call for a demonstration of one of these sensational cars at either of our showrooms.

Exclusive Distributors for  
PANHARD & CITROËN

## ^ AUTO-FRANCE ^ Ltee

7670 Decarie Blvd., opposite Ruby Foo's RE. 9-2758  
7144 Cote des Neiges, near Namur RE. 9-4781  
Parts, Service throughout Canada & U.S.A.

■ Mars 1959 : Auto-France a dans sa salle de montre un coupé Deutsch-Bonnet HBR5.

FROM ISRAEL:

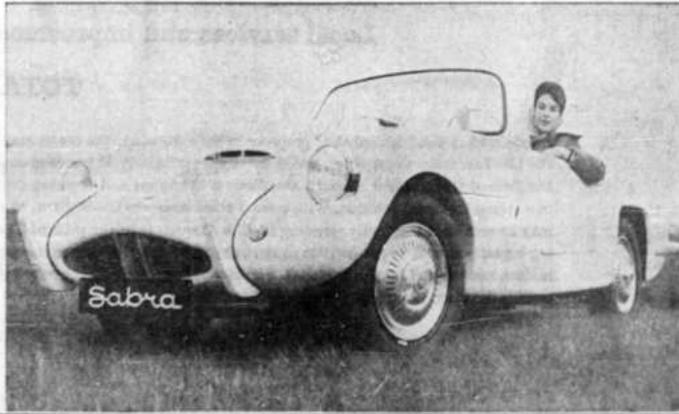
# Sabra

- Dramatic New Sports Car
- 6-passenger Station Wagon
- Compact, practical Panel Truck

All vehicles are engineered for top performance and durability. The "Sabra Sport" and other models all feature bodies moulded in tough reinforced fibreglass—strongly resistant to accidental damage and completely free from rust and corrosion.

Sabra is the only sports car in its class to feature four forward speed transmissions with synchromesh on all four speeds. Take a test-drive and give its performance for yourself... notice too all the other Sabra features included as standard equipment instead of "extras" as with many other sports cars.

Be a sport... and go Sabra



Exclusive distributor and dealer in Montreal CUMMINGS CONTINENTAL CAR CORPORATION, 7495 Decarie Blvd., Montreal. Phone RE. 9-3623 (in the GREEN TENT across from "77 Sunset Strip")

■ Les ventes ne semblent pas avoir été au rendez-vous de la Sabra Sport. Mais l'épave de l'une d'entre elles a fait surface récemment.



## BMW 700

Outstanding performance, style and real economy... The BMW with its horizontally opposed 4-stroke engine, minimum gear-shifting due to fully synchronized 4-speed gearbox, automatically-adjusting brakes and independent wheel suspension make it an ideal first or second car buy of this low, low price! The BMW also offers extra-wide doors and a large luggage compartment. See it today at Ludor Automobile.

SALES, SERVICE & PARTS

PRICED FROM \$1795.00

**ISETTA**  
TO CLEAR ONLY  
**\$395.00**

LUDOR AUTOMOBILE  
7172 LAJEUNESSE CR. 3-2211

■ 1960 : BMW évolue. Ce modèle ne percera pas au Québec. La marque poursuivra son chemin en Ontario et ne prendra racine ici que quelques années plus tard. Notez le prix de débarras de l'Isetta, l'auto neuve la moins chère de l'après-guerre.

## EUROPEAN AUTO-RAMA

• CITROEN • FIAT • GOLIATH  
• MERCEDES-BENZ • PANHARD  
• PEUGEOT • RENAULT • SKODA  
• SIMCA • VESPA • VOLVO • BORGWARD  
• GOGGOMOBIL • N. S. U. PRINZ

Automobiles on Display from April 2nd to 10th, 1960

### SHOW MART BUILDING

HOURS: Week-days: From 10:30 a.m. to 10:30 p.m.  
Sundays, April 2nd and 10th: 11:00 a.m. to 10:30 p.m.

## Isard '61 GOGGOMOBIL

La magnifique COMBI-ISARD "STATION WAGON"

55 MILLES AU GALLON!

VOUS INVITE À VOIR

### L'AUTOMOBILE SANS JAVIS RIVALE

POURQUOI SANS RIVALE?

1. Prix bas  
2. Économie  
3. Fiabilité  
4. Confort  
5. Sécurité

ISARD "700"

ÉCARTIPE SPÉCIALE FAUCHER 30%

VENEZ VOIR

FAUCHER 30% ÉCARTIPE SPÉCIALE

VOICI tout ce que vous obtenez gratuitement LE VOIR NE PAS PERDRE

POUR UNE ANNÉE D'ESSENCE GRATUITE "SHELL"

LE FAUCHER PEUT FAIRE CA

GARANTIE 3 ANS

Service GARANTI pour des MÉCANIQUES SPECIALISTES DANS LA VOITURE ALLEMANDE



■ 1961 : Pour ne pas être en reste face à son concurrent Messier, Faucher « Le roi des bas prix » offre la gamme Goggomobil (Glas).

■ Palais des Congrès, 1960 : le second et dernier salon de l'auto européenne Auto-Rama. Volvo et NSU au premier plan, Peugeot, Citroën et Skoda plus loin.

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

info@carvaq.org  
www.carvaq.org

REZ-VOUS DES ANGLAISES CLUB

CLUB AUTOMOBILE RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES

## JOHN VAN KOOTEN

AUTO RESTORATION SPECIALIST - SHOW & CONCOURS



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

HEADQUARTERS FOR SALES and SERVICE  
ON THESE FINE IMPORTED CARS:

ROLLS-ROYCE	HUMBER	ALFA ROMEO
BENTLEY	HILLMAN	ROVER
JAGUAR	SUNBEAM	ASTON MARTIN

*Montreal's finest selection of imported cars*

**BUDD & DYER LTD.**

4269 St. Catherine West, W.E. 7-6102 *Established 1934*  
IN Ottawa: 225 Albert St.

■ Westmount, 1960 : une paire de Giulietta à la porte du temple de l'auto importée, Budd & Dyer.

La concession Jaguar leur sera retirée en 1961, juste à l'arrivée de la E-Type. Ils prendront les concessions Mercedes-Benz et Volvo. La succursale d'Ottawa sera en faillite en juin 1963 et celle de Westmount sera liquidée en novembre. Alec Budd poursuivra sa carrière chez Anglo-American, le distributeur Fiat, qui prendra la relève de l'importation d'Alfa-Romeo au Canada.

■ Cette salle de montre deviendra celle de Roger Peugeot.

■ Luigi Della Grotta y occupa aussi un espace dans les années 1960 avant de devenir agent Ferrari.

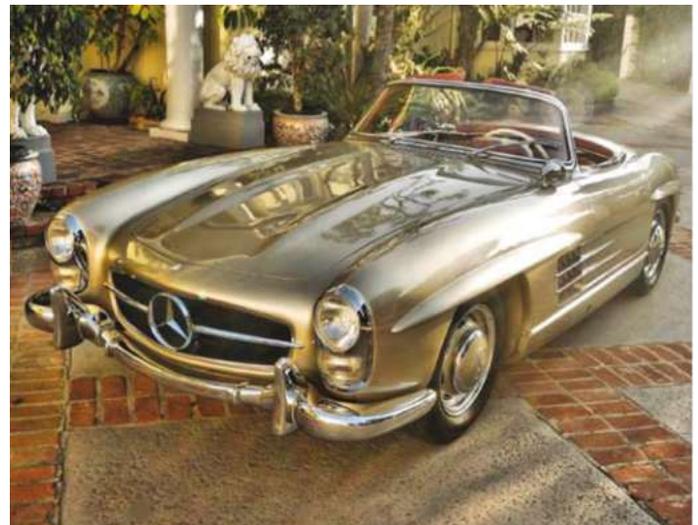


■ CI-DESSUS : Aston-Martin DB4 1960, achetée neuve par Wilson McConnell de Westmount.

■ À GAUCHE : Rolls-Royce Silver Cloud S.2 DHC, achetée neuve par M. Cardy de Ste-Marguerite Station (Mercier).

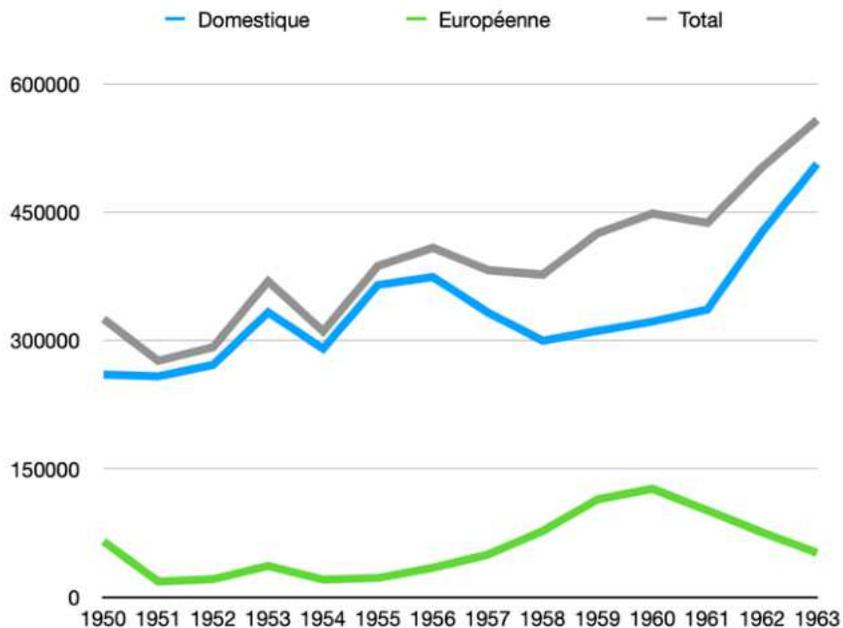


■ CI-DESSOUS : Aston-Martin DB4 GT 1961, achetée neuve par Kenneth Allan Turner de Toronto. La GT est la version empattement court de la DB4 destinée à la compétition, celle qui affrontait les Ferrari GTO.



■ CI-DESSUS : Mercedes-Benz 300SL 1963, l'une des dernières produites et la seule de cette couleur dorée. Achetée neuve par M. Arthur Dring de Montréal, qui la conserva pendant 45 ans.

■ Ces quatre autos ont été vendues neuves par Budd & Dyer.



■ Évolution des ventes d'automobiles neuves au Canada entre 1950 et 1963. Les ventes d'européennes atteignent un sommet en 1960 avec 126,000 unités ou 28 % du marché.

change de bannière et passe à Peugeot. Il offre à ses clients Fiat de passer à une 403 (de toute façon, personne d'autre ne veut de leurs p'tits chars en reprise).

L'hiver arrive, deuxième couplet de la chanson. Mais au moins, on parle français à Sochoux. À coup de télex, on se fait d'abord répondre « Impossible, autos adaptées froid, vendons Scandinavie, aucune plainte. » (L'envoi par télex se payait au mot.)

Finalement, Peugeot dépêche un ingénieur du bureau d'études qui débarque à Dorval en février... en veston et chaussures de ville, avec un foulard autour du cou. L'importateur s'empresse de le faire monter dans une 403 et de l'amener à Mont-Laurier, chauffage à fond. On le dégèlera au coin du feu, puis il repartira vers Sochoux avec une chaufferette de Chevrolet sous le bras.

Les années 1950 se terminent par une hausse marquée des ventes d'automobiles. Les banlieues sont en explosion, le réseau autoroutier s'épanouit. L'engouement pour les autos importées est particulier au Canada, et en déphasage avec leurs ventes aux USA : en fait, les ventes d'européennes y sont à la baisse à partir de l'introduction des compactes américaines Lark, Valiant, Falcon, Corvair et autres en 1959. Il est vraisemblable que certains fabricants européens ont alors migré vers le marché canadien.

En 1960, le gouvernement fédéral de Diefenbaker impose des frais de douane pour freiner l'importation d'automobiles au Canada. La part des usines canadiennes est en perte de vitesse. Les importées européennes ne sont pas seules en cause, les compactes américaines apparues récemment grugent aussi leur part. Et elles ne sont pas assemblées au Canada : les usines des trois grands sont vieillottes et ne sont pas adaptées à la production de ces nouveaux modèles. Il faudra de sérieux arguments pour les convaincre d'investir. Mais en février 1963, Volvo annonce la construction d'une usine au Canada. **à suivre**

	Marque	1962	1961
<b>Anglais</b>		39504	60223
	GM	14935	24014
	BMC	13700	18568
	Ford	6440	10974
	Rootes	1911	3627
	Triumph	1901	1805
	Metropolitan	19	533
	Jaquar	455	430
	Autres	143	272
<b>Allemandes</b>		31008	33387
	VW	28733	29754
	Mercedes-Benz	1328	1605
	DKW	286	262
	NSU	209	1221
	Isard	200	133
	Porsche	93	109
	Autres	159	303
<b>Françaises</b>		5426	8594
	Renault	3571	5029
	Peugeot	954	1628
	Simca	669	1543
	Citroën	199	348
	Panhard	33	46
<b>Suédoises</b>	Volvo	1974	1949
		574	1011
<b>Italiennes</b>	Fiat	558	984
	Alfa-Romeo	15	27
	Ferrari	1	0
<b>Tchèques</b>	Skoda	336	198
<b>Autres</b>		28	5
<b>Importées</b>		76438	101297
<b>Compactes US</b>		114145	80356
<b>Total</b>		502565	437319

■ Ventes des marques importées au Canada sur la période 1961-1962. On y note la part importante détenue par les produits anglais de Ford et GM. Cette part est cependant affectée significativement par la pénétration des compactes américaines, qui occupent en 1962 près du quart du marché. Les produits anglais de Ford et GM sont les premiers touchés.



■ Août 1963 : un lot de 25 Datsun débarque au port de Montréal, deux ans après l'arrivée de la marque dans l'ouest canadien. Début modeste d'une longue histoire.



## UNE VISITE CHALEUREUSE

Par Dominic Fortier

C'est par un beau samedi glacccccccial de février (température oscillant entre -24 et -28) que 15 amateurs d'automobiles anciennes avaient rendez-vous pour une visite historique. En effet, c'est aux « Forges de Montréal », situées sur la rue Riverside à Montréal, que nos valeureux membres avaient décidé d'assouvir leur soif de savoir sur notre histoire!

Avant tout, il est important de rappeler que les « Forges de Montréal » sont installées dans l'espace autrefois occupé par une vieille station de pompage de la ville de Montréal. Cette station de pompage servait à pomper les surplus d'eau du canal Lachine. Bâtie aux alentours de 1929, cette station est devenue inutile avec les années. Tombée en désuétude, cette station fut négligée à un point tel qu'elle faillit passer sous le pic des démolisseurs à plusieurs reprises. Fort heureusement pour nous, cette bâtisse a connu un meilleur sort.



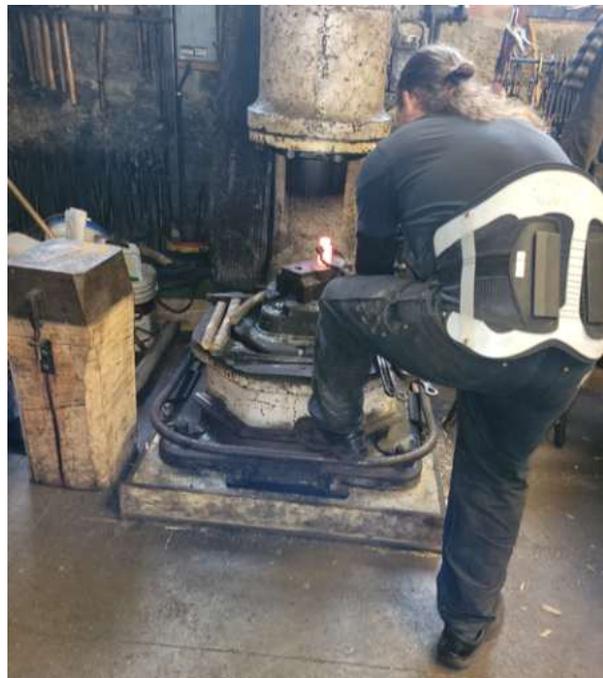
Grâce à différents organismes gouvernementaux dont Patrimoine Canada, une société historique, des fonds muséaux, pour n'en citer que quelques-uns, l'édifice composé de lourdes pierres et de briques fut sauvé, et en partie restauré. Le forgeron Mathieu Collette a décidé de ressusciter ce métier noble et ancien qu'est la forge, et qui a grandement contribué au développement de la Nouvelle-France. Qu'aurait-été la vie de nos ancêtres sans les outils fabriqués par ceux que l'on nommait alors « maréchal-ferrant » ? À l'époque, l'atelier du « maréchal-ferrant » faisait partie de tout village digne de ce nom. Avec l'industrialisation et sa cadence de fabrication multipliée, les biens métalliques furent produits en grande série, et le métier de forgeron fut cantonné aux fers à chevaux ainsi qu'à certains outils impossibles à reproduire en grande série.

Revenons à notre visite. L'Atelier des Forges est divisé en 3 parties. La première, où l'entrée s'effectue, abrite la partie musée où l'on peut apercevoir toute une ribambelle d'outils de toutes sortes, forgés sur place : scies, marteaux, maillets, pinces etc etc. Notre



ami Mario, dentiste de profession, en profite pour acheter une paire de pinces : « c'est toujours utile pour arracher des dents dans une grande gueule » me glisse-t-il à l'oreille, non sans rire !

Après avoir entendu un bref historique, nous pénétrons dans la deuxième section où la bête s'exécute. Une dizaine d'étudiants des HEC Montréal, en stage d'un jour, s'affairent à fabriquer des crochets. Le bruit ainsi que le manque de chaleur des lieux nous font obliquer rapidement vers la troisième et dernière section des lieux : la vraie de vraie forge !





■ L'équipe des Forges de Montréal. Vers le centre, en noir, Mathieu Collette.

Une fois entrés, nous y découvrons une agréable chaleur dégagée par le feu au charbon. Le bruit du marteau, lorsqu'il est en fonction, rend toute conversation impossible. Nous y retrouvons le docteur ès forge, accompagné d'un disciple de l'hexagone, affairés à la fabrication d'outils.

○



■ Des objets fabriqués à la Forge. À droite, un couteau. En bas à gauche, une grille. Et à droite, une tenaille de dentiste. Euh non, de coutelier.





LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA  
VEA PORTRAITS GALLERY

*The Gazette, April 1985*



Gazette, Michael Dugas

From left: Ron Cook, 1953 MG; Claude Hoskins, '69 Rolls; Richard Boudrias, '52 Citroën; Tom Merson, '60 Sprite.

## Auto classics featured in 160-km benefit rally



☎ 819 471-6798  
 🌐 www.fitzbackgarage.com  
 ✉ info@fitzbackgarage.com  
 📍 2262 rue Michaud,  
 Sainte-Madeleine, Qc  
 J0H 1S0  
 📘 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



# LA BOITE À GANTS DU VEA

## VEA GLOVEBOX

O tempora. O mores.



Lit Cigs  
(Brand  
Americ  
Bakel

■ Distributeur automatique Autosmoke, USA, années 1930.



■ Distributeur automatique Ronson, USA, 1968.



■ Distributeur automatique Novelec, Angleterre, années 1950.

■ Briquet automatique Brico Pram employé par Ferrari, Maserati, Lancia et Alfa-Romeo sur plusieurs modèles des années 1960 et 1970.





# LES PETITES ANNONCES

## CLASSIFIEDS

### À VENDRE / FOR SALE : Road & Track magazine

Collection du magazine Road & Track sur la période 1951-1995. 382 numéros, et plus d'une centaine de doublons.

Ils sont classés dans des boîtes de plastique avec couvercle transparent.

Je demande \$250 pour le tout, à prendre sur place à Ste-Agathe-des-Monts. Négotiable si vous prenez les magazines sans les boîtes.

Liste et photos sur demande.

Collection of Road & Track magazine covering the 1951-1995 period. 382 issues plus over 100 duplicates.

They are stored in plastic boxes with clear covers.

Asking \$250 for all, to be picked up in Ste-Agathe-des-Monts. Negotiable if you take the magazines without the boxes.

List and photos on request.

Contactez/

Contact:

[pao@cgocable.ca](mailto:pao@cgocable.ca)



### À VENDRE / FOR SALE :

**Coffret contenant trois livres sur l'histoire de l'automobile**

Parfait état. 95\$.

Contactez

Richard Boudrias

514-697-9037

ou Cell

514-910-9037



### À VENDRE : DIVERSES PIÈCES

Deux amortisseurs avant neufs, marque Gabriel, pour Alfa Romeo GTV-Berlina-Spider - \$50

Deux amortisseurs arrière neufs, marque Gabriel, pour plupart des Ford des années 1960 incluant Mustang 1ere génération et autres américaines. (no. 81270) - \$45

Deux balais d'essuie-glace neufs Trico Classic, fini stainless, montage à bayonnette et longueur 15 po. (no. 33-150) - \$25

Pointes Standard DR2240T pour plusieurs GM et AMC des années 1960 et 1970 - \$10.

Radio AM/FM/CD Sony fin années 1980 avec amplificateur - \$50

Filtre à essence Hastings GF71 pour AMC années 1960 - \$5

Ventilateur électrique de radiateur 8 pouces « universel » usagé - \$20

Contrôleur ajustable Hayden neuf pour ventilateur électrique - \$25

Filtres à huile à cartouche pour moteur Ford anglais ou Lotus Twincam, deux longueurs disponibles - \$5/ch.

Compas de boîte à gants Triumph TR4-6 en acier chromé - \$10

Lampe de tableau de bord Sparto neuve, Triumph - MG - Lotus - \$10

Filtres à air de remplacement Empi rectangulaires - \$20/2

Volant Luisi 330mm fini carbone/rouge - \$40

Globe de feu rouge Lucas L594 en verre - \$5

Phare Bosch 7 pouces avec ampoule H4 (singulier) - \$15

Rétroviseur britannique Tex NOS pour montage sur aile avant - \$15

### À DONNER : ETCETERA

Régulateurs de voltage Lucas RB106 et Bosch pour génératrice 12 volts. Diverses bobines Lucas, Bosch et autres.

Manuels du propriétaire Talbot 1948, Austin 1100 1966

Une boîte de vieux rétroviseurs et autres petites pièces américaines.

Satisfaction garantie ou argent remis.

Contactez-moi / Contact me: Yves Boulanger

[105yvesmontreal@gmail.com](mailto:105yvesmontreal@gmail.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 \$			



**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](mailto:agartistecarrossier@gmail.com)  
[www.facebook.com/agartistecarrossier.com](http://www.facebook.com/agartistecarrossier.com)

#### AVERTISSEMENT DE PUBLICITÉ

Bien que le VEA soit reconnaissant du soutien de ses annonceurs, la publication de leur publicité dans l'Autosiate 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'Autosiate 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 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](http://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/](http://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](http://www.vea.qc.ca) POUR VOIR LE CALENDRIER**  
**VISIT THE CLUB'S WEBSITE [www.vea.qc.ca/en/](http://www.vea.qc.ca/en/) TO ACCESS THE CALENDAR**

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





# Assurance voiture classique

---

# Classic vehicle insurance

ASSURANCE ÉVALUATION ADHÉSION | INSURANCE VALUATION MEMBERSHIP

**HAGERTY.**

+1-888-267-9931 | [quebec@hagerty.ca](mailto:quebec@hagerty.ca) | [hagerty.ca/quebec](https://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.