

AUTOSIASTE

VOL 46 no 2

Depuis / Since 1974

ÉTÉ / SUMMER 2023



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

vea.qc.ca





CONSEIL BOARD

SOMMAIRE CONTENTS

Gilbert Denis

Président et responsable de l'adhésion
gilbert.c.denis@outlook.com



2006 Porsche Boxster S

Nancy Acemian

Vice-présidente, Trésorière et Directrice de la boutique
514-952-8279
info.vea.qc@gmail.com



1972 BMW 2002 tii

Richard Boudrias

Directeur senior 50e anniversaire
rés./home: 514-697-9037
louise.richard@sympatico.ca



1955 Citroën 15/6H

Tibor Katz

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



1998 Volvo S70 GLT

Pierre Bernard

Directeur des communications et du contenu du site web
514-993-2741
pbernard26@sympatico.ca



1982 Citroën CX 2400 GTI

Corine Laurenti Javieze

Directrice des relations extérieures
info@canadagphistoric.com



1948 Rolls-Royce Silver Wraith

Yves Boulanger

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



1974 Alfa Romeo 2000 GTV

Michel Cyr

Directeur des activités
514-923-0403
comish777@hotmail.com



1976 Alfa Romeo 2000 Spider

COLLABORATEURS

Laurent Imbert

Designer & Développeur Web
loran.vea@gmail.com

Roger Katch

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

Réal Forest

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

VOL 46 no 2

ÉTÉ / SUMMER 2023

ARTICLES

- 3 MOT DU PRÉSIDENT / PRESIDENT'S WORD
- 4 MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / EDITOR-IN-CHIEF'S WORD
- 5 SORTIE CABANE À SUCRE
- 6-7 MORITACO OU LES THOMASSIMA DE TOM MEADE
- 8-10 53^e RONDE DE LA GIRAGLIA
- 11 BALADE ET BRUNCH À L'ATLANTIDE
- 12-13 ALFA ROMEO 6C2500 SPORT PININ FARINA 1946
- 14-19 L'AUTO EUROPÉENNE AU QUÉBEC : LE PACTE DE L'AUTO
- 20-21 LES ÉQUIPEMENTS DE RALLYE
- 22-23 CLAUDE GAGNÉ ET SES LOTUS ELAN

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

LES AVENTURES DE CORINE ET PHILIPPE EN CORSE.

Voir page 8.

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: 135 exemplaires



MOT DU PRÉSIDENT

PRESIDENT'S WORD

Par / By Gilbert Denis



Au moment où j'écris ces lignes, malgré deux courtes périodes de canicule, l'une aussi tôt qu'en avril et l'autre en mai qui nous ont titillé à faire sortir nos anciennes de leur hibernation, la température estivale tarde à se pointer. Tant et si bien que le BBQ Gérard de Conty à l'Ambroisie le 7 juin s'est déroulé à l'intérieur, eh oui ! Ainsi, le temps était ensoleillé mais un peu frais pour la courte balade vers le brunch au club de golf Atlantide, fort populaire au demeurant.

Au moment où vous lirez ces lignes, une autre activité aura eu lieu soit la visite de la collection d'art roulant d'un membre du VEA dans son « garage » de la grande région métropolitaine. À lire au prochain numéro de l'Autosiate.

Le VEA est heureux de dénicher des collectionneurs prêts à ouvrir les portes de leurs cavernes d'Ali Baba pour notre plaisir visuel et pour enrichir nos connaissances et notre intérêt pour ces objets roulants. S'il s'avérait que vous en connaissiez, n'hésitez pas à le faire savoir au CA, par courriel svp au info.vea.qc@gmail.com.

Le site web se réanime avec l'arrivée du nouveau membre au CA, Pierre Bernard, qui se joint à Nancy Acemian et à

moi-même pour dynamiser le contenu. En effet quelques mises à jour bienvenues ont été réalisées : le calendrier des activités 2023, les actualités, les voitures des membres, l'ajout des récents numéros de l'Autosiate, l'offre de la Boutique, etc

On a beau être un « club de chars », il reste que ce sont des femmes et des hommes qui se rencontrent lors des activités et que sans ce prétexte automobile, certains voire plusieurs d'entre-nous ne se seraient jamais croisés et/ou côtoyés pour plusieurs raisons. Cette passion qui nous anime est un beau prétexte à l'ouverture à l'autre ne serait-ce que par le fait que le club VEA n'est pas mono-marque. Un peu comme le motocycliste qui salue un autre motocycliste sur la route mais tout en étant bien fier d'être associé à une marque de moto en particulier. « La gang parmi la gang ».

Continuons à nous émerveiller devant ces « objets d'art roulant » et à inviter quiconque « a le goût » d'être parmi nous et d'être membre du **VEA**.

Bon été ! ○

As I write these lines, despite the two short heat waves we endured, one as early as April and the other in May which convinced us to take our vintage cars out of hibernation, the warmer summer temperatures are taking their sweet time to show up. As a result, the Gérard de Conty BBQ at the Ambroisie on June 7th took place inside! As for the short drive to the brunch at the Atlantide golf club, which as usual was well attended, the weather was sunny but a little chilly.

By the time you read these lines, another activity will have taken place, namely the visit of the "rolling art collection" of a VEA member, in his « garage » located in the wider metropolitan area. Be sure to read all about it in the next issue of the Autosiate.

The VEA is happy to find collectors who are willing to open the doors to their Ali Baba caves and provide candy for our eyes. This allows us to enrich our knowledge of and our interest in these rolling objects.

If you know of any one who would be willing to allow us to visit their collection, do not hesitate to drop us a line at info.vea.qc@gmail.com.

The website has been revitalized thanks to the arrival of the new board member, Pierre Bernard, who joins Nancy Acemian and myself to update the content of our site. Indeed, some welcome updates have already been made: the 2023 Calendar of activities, News, our members cars, the addition of recent issues of the Autosiate, the Boutique's offering, etc.

We may be a "car club", but it remains that female and male car lovers come together to enjoy our activities, without which, some or even many of us would never have crossed paths and/or encountered one another for different reasons. This passion that drives us is a great excuse to share our passion with others, if only by the fact that the VEA club is not a single car brand club. A bit like the motorcyclist who greets another motorcyclist on the road while still being proud to be associated with a particular motorcycle brand. "The gang among the gang".

Let us continue to be amazed by these "rolling art objects" and invite other car enthusiasts to join us in our activities by becoming a member of the **VEA**.

Have a great summer! ○



MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Par / By Yves Boulanger



Ce fut assez curieux : trouver une auto ancienne sur Centris. J'ai eu la fantaisie de rechercher les maisons offertes dans la région montréalaise qui répondent au critère : 5 places de garage ou plus. À ma surprise, un modeste cottage de l'est de Montréal offrait 7 places. Et on voyait dans le garage quelques autos sous bâches. Et une Lotus Elan. Que je retrouve ensuite sur Kijiji.

La bulle revient au cerveau. J'en ai possédé trois, la première à 21 ans. L'Elan est à mes yeux l'apogée de la voiture sport. Légère (1500 lb), vive et agile, elle est la version à quatre roues de la moto sport. J'ai vendu la première parce que je ne me faisais plus confiance. La seconde était très détériorée et n'est pas restée longtemps en ma possession. La troisième, beaucoup plus tard, m'a un peu découragé : j'ai fait l'erreur de lire en même temps la biographie de Colin Chapman, qui était un « cheapskate » notoire. L'Elan est une auto sophistiquée dont l'exécution est très crue quand on la compare aux italiennes qu'on a possédé pendant 40 ans.

J'appelle notre ami Claude Gagné, monsieur Lotus (dont on parle à la page 22). Nicole me répond. Je lui demande de parler à Claude, c'est une urgence... je crains la rechute. Je me sens comme un AA. La consultation débute. Claude me parle de ses Elans, pourquoi il en a liquidé la majorité, quelles sont les autres autos qui en ont pris la place. Au fil de cette conversation, toutes les raisons qui m'ont fait vendre ma troisième Elan me reviennent en tête. Elles sont toutes encore valables. La bulle se dissipe.

Les autres autos sous les bâches? Deux TVR et une Jensen Interceptor, pourquoi? Non, je ne suis pas allé les voir. Merci Claude. ○

It was quite strange: finding an old car on Centris. I had some time to waste and spent it looking for houses offered in the Montreal area that meet the criterion: 5 garage spaces or more. To my surprise, a modest cottage in the east of Montreal offered 7 spaces. And you could see a few cars in the garage under tarpaulins. And a Lotus Elan. Which I then found on Kijiji.

A case of brain fade began. I've owned three of them, the first at age 21. The Elan is, in my eyes, the pinnacle of the sports car. Light (1500 lbs), lively and agile, it is the four-wheeled version of the sport bike. I sold the first one because I no longer trusted myself. The second was very deteriorated and I did not keep it very long. The third, much later, discouraged me a bit: I made the mistake of reading at the same time Colin Chapman's biography, who was a notorious cheapskate. The Elan is a sophisticated car whose execution is very raw when compared to the Italian cars you owned for 40 years.

I call our friend Claude Gagné, Mr. Lotus (who we talk about on page 22). Nicole answers me. I ask her to speak to Claude, it's an emergency... I fear a relapse. I feel like I'm an AA. The consultation begins. Claude tells me about his Elans, why he sold most of them, what other cars he bought since. As we talked, all the reasons that made me sell my third Elan came to mind. They are all still valid. The brain fade disappears.

The other cars under the tarps? Two TVRs and a Jensen Interceptor, why? No, I didn't go see them. Thanks Claude. ○



■ Photo de Road & Track

N'OUBLIEZ PAS! DON'T FORGET!

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

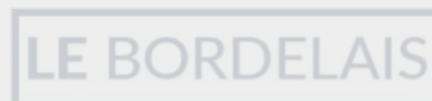
Our monthly rendez-vous, every first Wednesday (except January) from 6:30 PM

D'avril à octobre - From April to October :



4020 rue St-Ambroise, Montréal
514 932-0641

De novembre à mars - From November to March :



1000 boul. Gouin O, Montréal
514 337-3540



SORTIE CABANE À SUCRE

Par Richard Boudrias et Gilbert Denis



La cabane Éthier, notre rendez-vous annuel traditionnel, tient sa salle à manger fermée depuis le début de la pandémie et n'offre que des «boîtes à lunch» ce qui nous a, hélas, forcés à faire une battue afin d'en dénicher une autre, en espérant, bien entendu, bénéficier de la même qualité au niveau de la nourriture et de l'ambiance ...

Gaétan Ruel s'est porté volontaire pour créer en ce 22 avril une courte balade le long de la rivière du Nord du point de rencontre près de l'autoroute du Nord vers Saint-Colomban. Comme toujours cette balade nous a fait découvrir un petit coin charmant de la province par des routes étonnamment en bon état !

La Vieille cabane à sucre d'Amélie qui nous a été suggérée, bien que très belle, propre et dotée d'un personnel courtois, attentif et efficace n'avait hélas pas la qualité de plats attendus servis, oh surprise, sous forme de buffet. C'était leur dernière journée d'ouverture de la saison et nous étions pratiquement le seul groupe (près de 30 personnes) présent outre quelques couples.

Et tant qu'à briser la tradition, ce n'est pas sous une musique « typique de cabane », que le bouquet final fut exécuté par Michel Cyr et sa compagne Irina qui nous divertirent par la fougue de leur Tango ! Puis certains se sont regroupés autour du feu de camp extérieur, plus pour l'ambiance que le besoin de se réchauffer, pour y déguster la fameuse tire sur la neige, ladite neige conservée expressément pour cela.

Je dirais, en conclusion, que c'était un brunch à la cabane «réinventé» ! Mais je doute qu'on y retourne. ○

NDLR : La réinvention est un processus continu!



■ Beaucoup plus grande à l'intérieur qu'à l'extérieur, la Vieille cabane d'Amélie est une dépendance de Poudlard.





MORITACO - OU LES THOMASSIMA DE TOM MEADE

Par Yves Boulanger

Moritaco est une marque issue de l'imagination du regretté Gérard De Conty, créée pour meubler certaines de ses publications du 1er avril. Voici la véritable identité de l'auto qui apparaissait en couverture de l'Autosiate d'avril.



Un jeune californien, en retournant à pied chez lui, voit une auto hors du commun dans un garage. Il est fasciné. Le propriétaire lui explique que c'est une Ferrari 500 Testa Rossa qu'il a rapportée d'Italie. Il propose de lui vendre l'auto mais comprend vite que le jeune n'a pas l'argent. Il lui suggère d'aller en Italie où il trouvera des entrepôts pleins de vieilles voitures de course.

Nous sommes en 1960. Tom Meade, 21 ans, se rend en Italie en travaillant sur un cargo norvégien. Les entrepôts pleins de voitures de courses se révèlent introuvables. Il travaille comme figurant à Rome. Il se rend à Modène en scooter un après-midi et demande comment aller à l'usine Ferrari. On lui indique que ça sera fermé lorsqu'il arrivera, mais que l'usine Maserati est toute proche.

Il arrive sur les lieux après la fin de la journée de travail. Mais l'ingénieur Bertocchi, pensant avoir affaire à un client potentiel pour une 3500GT, lui fait visiter l'usine. Dans la cour, Tom voit l'épave d'une voiture de course. Elle est mal en point, sans moteur, mais c'est ce qu'il est venu chercher. Après maintes négociations, il devient propriétaire de l'une des trois 350S 1955 - pour \$400. Il est 20h30, il doit apporter la carcasse avec lui. Bertocchi appelle un ami qui arrive vingt minutes plus tard avec un camion. Il s'appelle Giorgio Neri et apporte la Maserati à son atelier. Tom dort dans l'atelier à côté de l'auto. Les mécanos de Neri e Bonacini l'aident à remettre la 350S en un morceau. Il retourne à l'usine Maserati régulièrement pour chercher des pièces dans un fouillis de vieilleseries non classées. Il rencontre à l'usine le pilote américain Lucky Casner qui lui fait avoir à peu de frais le moteur Chevrolet d'une Corvette préparée par Zora Arkus Duntov.

Pour remettre la carrosserie en état, Meade se rend chez Fantuzzi qui l'avait construite. Le patron est impressionné par l'enthousiasme du jeune homme et le prend comme apprenti, voyant chez lui un talent certain. Pendant un an, il passe ses semaines à apprendre et ses week-ends à refaire la Maserati. Il habite dans l'atelier. Finalement, il retourne aux USA avec l'auto. Il la prête à un ami qui l'échappe dans un ravin. L'épave sera vendue pour les pièces.

Tom Meade retourne en Italie. Il recommence avec une autre épave Maserati qu'il exportera cette fois aux USA avec profit en la vendant au collectionneur Richard Merritt, un employé de GM mais surtout l'un des fondateurs du Ferrari Club of America. Merritt demanda à Meade s'il pouvait lui dénicher une certaine Ferrari en Italie. Ça se

révéla un jeu d'enfant pour Meade qui débuta ainsi un commerce florissant. Il avait accès à un marché de Ferrari et Maserati usagées pas très fraîches, mais avait les ressources pour les remettre en état. Avec Neri e Bonacini, il en modifia quelques unes et en recarrossa quatre complètement. Pendant ce temps, il accumulait les pièces de Ferrari et Maserati hors d'usage.



■ La Thomassima I, détruite peu de temps après sa présentation.

En 1966, Meade réalise la première Thomassima sur la base d'une 250GT. L'auto fut détruite dans une inondation. Il prend un contrat d'un client américain pour construire la Thomassima II, inspirée de la Ferrari 330 P4. Le châssis d'une monoplace Cooper lui sert de base. Un moteur Ferrari 250 des années 1950 est accouplé à la boîte-pont ZF d'une camionnette Romeo. L'auto est livrée au client en 1967; bien que ce dernier se plaise à la présenter comme une « Ferrari 250 P4 », la presse automobile acclame Meade.

Il a maintenant la latitude de réaliser à nouveau sa propre auto : la Thomassima III, basée sur le châssis d'une 250GT mais avec une ligne fuselée à l'extrême. Présentée en 1969, elle marque l'imagination.

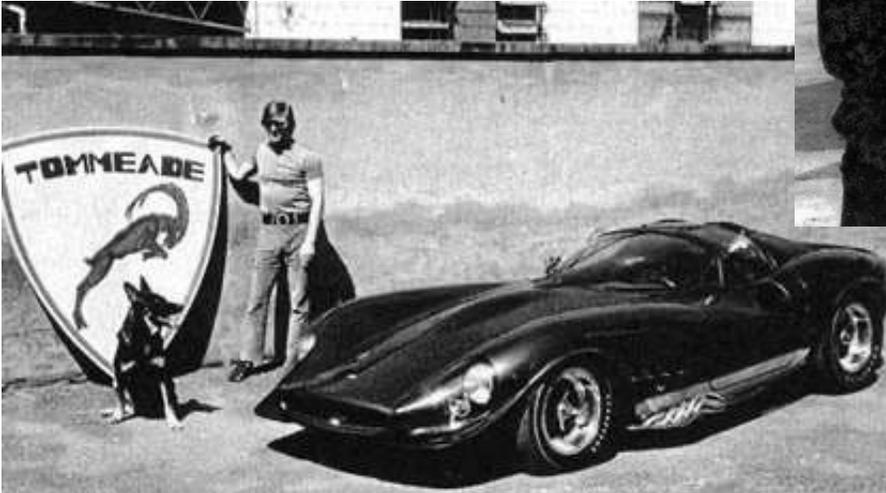


■ La Thomassima II est une fausse voiture de course, elle n'a jamais couru. Il faut plutôt la voir comme une sculpture à moteur Ferrari.

Avec les années 1970 et la crise de l'énergie, le marché des autos exotiques s'effondre. Meade disparaît en Asie du sud où il passera deux décennies. Il reviendra en Californie en 1994 pour accompagner sa mère dans ses derniers jours. Il entreprendra ensuite la conception de Thomassima IV, projet à base Ferrari 333 qui reste inachevé à ce jour. Tom Meade est décédé en 2014. ○



■ Tom Meade et Enzo Ferrari.



■ 2014 : La Thomassima III est exposée au musée Ferrari à Maranello.



■ La consécration ultime. Si vous pensiez que la Thomassima III avait des allures de bolide Hot Wheels, eh bien... les créateurs de Mattel aussi.

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



53^e RONDE DE LA GIRAGLIA - 14, 15 et 16 AVRIL 2023

Par Corine Laurenti Javieze

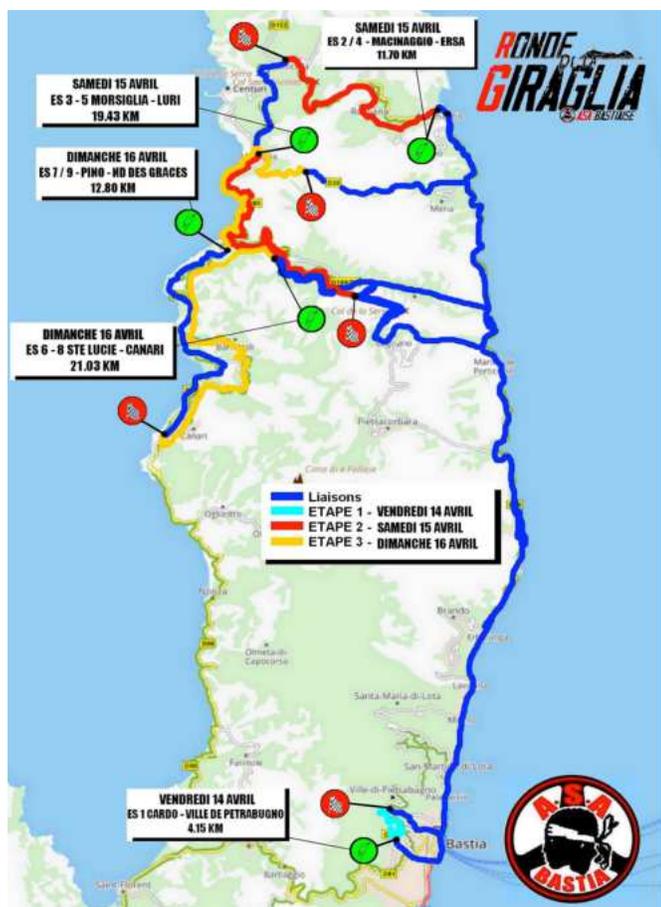


Passionnée de sport automobile de père en fille et originaire de la Côte-d'Azur, j'ai fait du rallye automobile jusqu'en 2002 : le défi était d'aller le plus vite possible pour gagner la course. Ici, en VHRS, le défi est d'approcher le plus possible d'un temps idéal pour effectuer un trajet défini.

La 53^e ronde de la Giraglia est une épreuve de rallye française se déroulant annuellement sur asphalte en Haute-Corse dans le Cap Corse (l'îlot de la Giraglia étant à son extrême pointe) et dans le Nebbio (une microrégion de Saint-Florent/Bastia), organisée par l'Association Sportive Automobile (ASA) bastiaise.

La première édition a lieu le 5 avril 1970. C'est un rallye reconnu pour être éprouvant avec des épreuves spéciales de jour comme de nuit.

Cette année, la 53^e édition toujours dans le cap corse, comporte 3 étapes sur 3 jours et 9 spéciales sur routes fermées soit 420 km au total : 134 km en épreuves spéciales et 286 km de liaisons.



■ Place St-Nicolas à Bastia.

Les 91 véhicules admis sont divisés en 4 groupes :

- 1) 66 véhicules modernes qui effectuent 9 spéciales sur 3 jours et réalisent le parcours dans le meilleur temps possible : cela se détermine en additionnant les temps effectués par les pilotes lors des épreuves spéciales.
- 2) 15 VHC (véhicules historiques de compétition)
- 3) 8 VHRS (véhicules historiques de régularité sportive)
- 4) 2 VMRS (véhicules modernes de régularité sportive)

Ces 3 derniers groupes effectuent 8 spéciales sur 2 jours et doivent parcourir chaque spéciale dans un temps imparti, décidé par l'organisateur à l'aide des moyennes imposées. Si vous souhaitez en savoir plus, tous les détails de la course sont expliqués sur le lien du rallye indiqué à la fin.

En avril dernier, j'ai repris le volant de ma Porsche 993 Carrera 4 de 1995, pour faire mon premier rallye automobile en catégorie régularité sportive, novice dans cette discipline. Mon époux Philippe et moi-même, avons pris le bateau à Nice avec la voiture pour 12 heures de traversée jusqu'à Bastia, l'est de l'île.

Arrivés le vendredi en début de matinée par un grand soleil et une température « frette », il est temps de reconnaître quelques spéciales non loin de Bastia, car nous ne connaissons aucune route.

En après-midi, rendez-vous pour effectuer les contrôle techniques et administratifs de la voiture : extincteur, coupe circuit, permis, licence de pilote, casque, etc..., puis remise des numéros (305) à coller sur les portières, boîtier GPS, road book et multiples autocollants de sponsors à coller sur la voiture sans oublier les plaques de rallye.



■ À GAUCHE : un contingent de modernes attendent le départ au port de Marcinaggio.

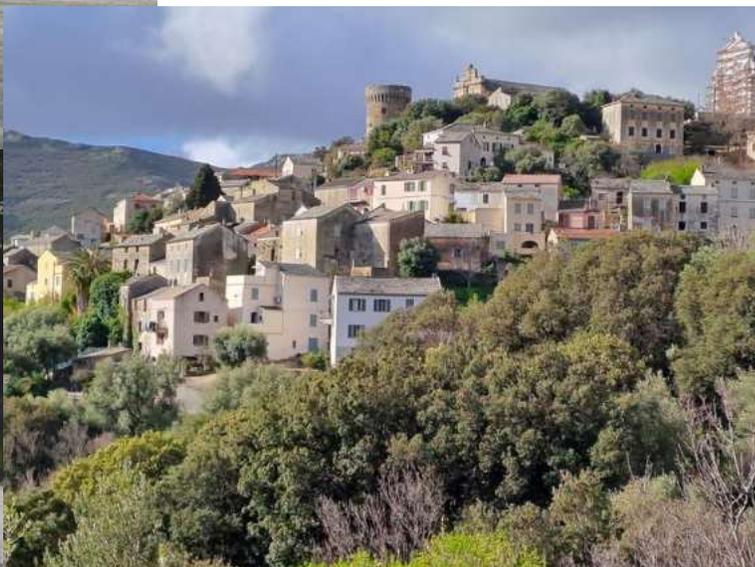
■ CI-DESSOUS : ça grimpe, Corine, ça grimpe!



■ CI-DESSOUS : une Opel Manta GTE, inscrite en VHC, et une berlinette Alpine A110, inscrite en VHRS, toutes deux en pleine action.



■ CI-DESSOUS : panorama Corse, le village de Bettolacce



Une fois les formalités terminées, direction parc fermé, sur la célèbre place St Nicolas, pour stationner la voiture jusqu'au départ du lendemain 9h, heure de pointage de sortie de parc fermé.

Samedi 15 avril : 4 spéciales nous attendent pour deux fois 11,70 km, deux fois 19,43 km avec 167 km de liaison. Sortie du parc à 9h00 pour 40 km de liaison, Bastia-Macinaggio, à faire en un temps imparti suivant un road book précis, à travers la circulation (c'est déjà du sport !!).

Au départ de la 1ère épreuve (ES2), le cœur battant, casque sur la tête, Philippe au volant, le top départ est donné !! Nous voilà élanés sur de minuscules routes corses souvent trop étroites pour nos larges pneus arrières !! D'un côté la montagne et de l'autre le vide, et oui nous sommes en montagne dans le cap corse mais les points de vue sur la mer Méditerranée valent la peine. Oui j'ai malgré tout le temps de regarder le paysage à la sortie d'un virage ou d'une côte.

On enchaine sur l'ES3, je prends le volant et c'est reparti !! Quel régal, quelle joie de se retrouver en course au volant d'une merveilleuse voiture que je conduis depuis 30 ans mais rarement dans ces conditions. Je crains toujours de l'abimer !!

En fin de journée, à l'issue de la première étape composée de 4 spéciales, on est classés 4^e sur 7. On est surpris mais heureux, car notre voiture est strictement de série, aucune amélioration, des pneus route normaux, une voiture entièrement d'origine.

Dans les catégories VHRS ou VHC, les voitures sont préparées : moteurs, suspension, pneus spéciaux, freins, boîtes, arceaux de sécurité, sièges bacquets, etc.... Mais nous sommes les seuls dans ce rallye à arriver en touristes !! Et oui, nous sommes les « Pinzutus » !!! venus du continent !!!

On nous regarde de travers, car personne au départ ne nous pensait capable de tenir le rythme - les corses nous prenaient pour des novices du volant, arrivés du continent la veille !!

C'est alors que les langues se délient, nous sympathisons rapidement en attendant de se revoir le lendemain.



■ La tour genoise de Meria sur la côte du cap Corse.

Le dimanche 16 avril, nous avons 4 épreuves spéciales : deux fois 22 km, deux fois 13 km et 164 km de liaison. On quitte Bastia à 8h du matin en direction de Ste Lucie, départ de l'ES6 : Philippe commence, les routes toujours aussi étroites, tortueuses, graviers, trous, terre... on se croirait à Montréal.

Nous sortons de la spéciale pour prendre la direction du départ de l'ES7 : je prends le volant et ainsi de suite jusqu'au soir et l'arrivée à Bastia sous la pluie, non sans avoir fait un beau tête à queue en sortant d'une épingle, sur une route bien grasse à souhait !!

Nous arrivons 3^e au classement général et donc sur le podium. Nous partageons le champagne, avec nos amis corses et passons une soirée festive.

Nous étions 8 voitures en VHRS au départ du rallye le samedi et 5 à l'arrivée le dimanche soir.

Le lendemain nous prenons la journée pour flâner dans Bastia, riche en histoire, visiter le palais des gouverneurs, la vieille ville et apprécier les spécialités culinaires locales.

Le soir, nous prenons le bateau pour le continent, heureux, contents, sourire aux lèvres en pensant à la prochaine épreuve prévue la fin de semaine suivante, dans la région mentonnaise, proche de Nice : le premier Menton Riviera Classic, que je vais faire avec ma fille ainée Audrey.

Suite au prochain numéro !!

<https://asa-bastiaise.com/giraglia/>



BALADE ET BRUNCH À L'ATLANTIDE - 4 JUIN 2023

Par Richard Boudrias



Les membres du VEA rassemblés tout près de l'église Saint-Joachim à Pointe-Claire ont pu admirer le moulin à grain, construit sous Louis XIV en 1709... Hélas, il est en état de décrépitude, causé par la tergiversation du Diocèse de Montréal et des élus, autant provinciaux que municipaux : je parle en connaissance de cause, étant membre de l'Association historique de Pointe-Claire.

Ce point de départ brillamment choisi a permis aux membres de se revoir après un long hiver et de se surprendre des puissantes voitures italiennes qui nous ont accompagnés tout au long du parcours, nous permettant de revoir les belles et cossues résidences de Beaconsfield et de Beaurepaire.

Notre intrusion se prolonge sur l'île Perrot, dont les rives nous accompagnent à notre gauche pendant que quelques maisons ancestrales nous charment à notre droite.



■ Pointe-Claire : une 15-6 bien connue prend la pose avant le départ.



■ Que de rouge, mes amis, que de rouge!



Le club de golf Atlantide nous avait réservé la verrière, nous permettant de rêver en regardant les cascades et le terrain de golf. Les convives se sont substantés à volonté (et plus) tout en causant avec leurs compagnons de table dont la présence les a agréablement surpris.

Cette activité phare, brillamment organisée par Michel Cyr et Gilbert Denis est à ne pas manquer. Grand merci à vous deux, et donc au grand plaisir de vous y voir l'an prochain.

Avant de tourner la page sur ces beaux moments, j'aimerais applaudir la résilience et la passion pour la voiture ancienne de nos amis et membres Nicole Gilbert et Claude Gagné. Après un bris de l'arbre de transmission de leur Triumph Spitfire de compétition lors des essais sur la piste du Mont-Tremblant, ils se sont courageusement dirigés vers l'Atlantide pour festoyer avec nous.

À bientôt et bonne route! ○



ALFA ROMEO 6C2500 SPORT PININ FARINA 1946

By Jonathan Bean



Battista Pinin Farina was anxious to see the second world war come to an end. Enough of this nonsense, he wanted to go back to building cars. In 1942, he wishfully stocked a batch of 14 Alfa Romeo 6C2500 chassis, the last ones made by the Milanese carmaker before the end of the war. In 1946, he built on one of them a definitely modern cabriolet; it is believed it was drawn by Pietro Frua. The car was bought by a wealthy Italian lady, Giuliana Ciuccioli Tortoli. She lent the car to Farina so it could be shown in various automobile exhibitions.

Farina wanted to bring the car to the Paris Auto Show in september; however the French organizers made it clear that Italian exhibitors were not welcome. Battista did not take this well; along with his son Sergio, he brought both the Alfa Romeo and a Lancia Aprilia to Paris and parked them right across from the Auto Show entrance.

The car was shown a few months later at the Geneva motor show, then won first place in two Concours D'Elegance, both in Turin and Monte Carlo. The car was well covered by the press.



■ 1947, the Pinin Farina 6C2500 Sport shown at a Concours D'Elegance.



■ 1946, Giuliana Ciuccioli Tortoli in her Alfa.



■ Early 1950s, Holden Koto and his Alfa. It may have inspired Buick's portholes.

Farina bought it back from Signora Tortoli, and after a few months, sold it to Leonard Lord, chairman of the Austin Motor Company. It is said the Alfa inspired Austin's stylist Dick Burzi when he designed the A90 Atlantic. In 1949, Raymond Loewy Studio stylist Holden Koto was sent to work in Britain, to participate in the creation of the Austin A30. Koto persuaded Lord to sell him the car and had it shipped to the US.



■ ABOVE : 1954, the 6C2500 Sport in green.



915169 Clark Moore
 Engine: Chevrolet V-8 (formerly 923969)
 1942 Sport, original body unknown; car
 was rebodied by PininParina in 1948 as
 a 3-seat Cabriolet.
 Color: green, with tan interior
 Unrestored, not running

■ Around 1980, a registry entry showing the car in poor shape.

The car was damaged in shipping and was painted in a dark shade of green in Loewy's workshop. Koto sold it in 1952. In 1955, it was fitted with a Chevrolet V8 and converted to left hand drive (all Alfas before the 1900 were right hand drive). It changed hands a few times and gradually became a derelict old car. At the turn of the century, it was an uncomplete project in Japan. It was brought back to the US by a collector, and finally restored by the Guild of Automotive Restorers in Ontario. It was shown at Pebble Beach in 2014. ○



■ ABOVE, LEFT AND BELOW : 2014, the Pinin Farina 6C2500 Sport as restored by the Guild of Automotive Restorers in its original metallic champagne color.





L'AUTO EUROPÉENNE AU QUÉBEC : LE PACTE DE L'AUTO

Par Yves Boulanger



En réaction au déclin des ventes d'autos assemblées au Canada, le gouvernement Diefenbaker impose des droits d'importation de 11% au cours de l'année 1962. La firme suédoise Volvo, arrivée au Canada il y a quelques années, annonce en février 1963 qu'elle assemblera sa nouvelle 122 dans notre pays. Une entente est faite avec le gouvernement de Nouvelle-Écosse et Volvo s'installe dans une antique usine abandonnée dans le port de Dartmouth, autrefois employée par la Atlantic Sugar. Elle aura l'objectif d'assembler 5000 autos par année. Le gouvernement canadien accorde à Volvo une période de 5 ans pour atteindre un contenu canadien de 25%, alors qu'un taux de 40% est normalement requis pour être exempté de douanes.

La première Volvo 122 Canadian sort de l'usine le 11 juin 1963. Les carrosseries arrivaient de Suède assemblées et peintes; le travail local consistait essentiellement à y installer la mécanique. Ce n'était pas différent des Volvo produites en Europe, les carrosseries étant produites par un sous-traitant. On assembla à Dartmouth plus de 1000 autos en 1963, dont quelques PV544. Dès 1965 on débute la recherche d'une usine plus spacieuse. Entretemps, Volvo a intégré environ 20% de contenu canadien : principalement l'essieu arrière fabriqué par Hayes, mais aussi le vitrage, la batterie et l'échappement.

Volvo déménagea dans un bâtiment mieux adapté en 1967 puis dans une usine moderne en 1986. L'accord de libre échange nord-américain entraîna sa fermeture à la fin de 1998.



■ Le 11 juin 1963 : le prince Bertil, à droite, en compagnie de Robert Stanfield, premier ministre de la Nouvelle-Écosse.



■ Cette Volvo 122 1963, la première assemblée au Canada, fut donnée au ministre de l'industrie de Nouvelle-Écosse. Restaurée par Volvo en 1991, elle est exposée depuis au Musée de l'industrie à Stellarton, N.-É.



■ Vers 1970 : la seconde usine canadienne de Volvo, à Halifax. La production y atteindra 12,000 autos par an.



Le pacte de l'auto

L'année 1965 sera celle du Pacte de l'Auto. Après de longues négociations, les gouvernements de Lester Pearson et Lyndon B. Johnson conclurent un accord permettant aux manufacturiers automobiles d'importer des pièces au Canada et d'exporter des automobiles vers les USA, essentiellement en respectant une distribution 50/50 pour l'origine des pièces. L'accord permet aussi aux manufacturiers américains d'importer des autos fabriquées aux USA en échange de l'exportation d'un nombre équivalent d'autos assemblées au Canada.

Cet accord fut un succès. En quelques années, il transforma un déficit commercial de \$785M (1965) en surplus. Les exportations d'autos vers les USA furent multipliées par 20, alors que la croissance des importations fut plus modeste. Les manufacturiers investirent massivement pour moderniser leurs usines et en construire de nouvelles, dont celle de GM à Sainte-Thérèse en 1966.

La Canadian Motors Industries

Dès 1964, deux entrepreneurs ontariens voulaient se lancer dans la production automobile. Peter Munk et David Gilmore avaient déjà un succès à leur actif, la firme d'électronique Clairtone. En mai 1964, ils fondèrent la Canadian Motor Industries, laquelle avait l'objectif d'assembler au Canada des automobiles importées. Leur intention était de s'installer dans les Maritimes, en notant que Clairtone était en voie de démarrer une usine de fabrication en Nouvelle-Écosse. Des contrats sont signés avec Toyota et Isuzu pour introduire les autos de ces deux marques japonaises en sol canadien. Le plan est d'importer des autos complètes dans un premier temps, mais d'intégrer graduellement leur assemblage.

Les premières Isuzu Bellett arrivent en mars 1965, suivies de la Toyota Crown et de la petite 700 bicylindre. Au total, près de 1000 autos de chacune de ces deux marques furent importées la première année; en compagnie des Datsun déjà distribuées un peu partout au pays, la part des japonaises atteignit 5% des autos importées d'outre-mer. Humble début d'une grande histoire.

Auparavant, dans un effort de survie, la vénérable marque américaine Studebaker s'était retranchée dans son usine d'Hamilton en Ontario pour assembler toutes ses automobiles. En manque de liquidités pour développer de nouveaux modèles dont elle a grand besoin, Studebaker envoie un émissaire au Japon pour négocier la fabrication sous licence d'un produit japonais. L'émissaire se rend d'abord chez Nissan, où les pourparlers s'allongent au gré du protocole nippon.

Montreal CMI Ltd. Announces
THE BEST NEW CAR VALUES
 Now on Display.
GRAND OPENING
 Saturday March 20, All Day

(Toyota Crown Deluxe)
NEW TOYOTA CROWN. 3 MODELS
 Here's the first full-size, 6-cylinder imported car in the opening drive. Choose from three Crown's, fully-equipped Deluxe or standard regular and get more car for your money than anything else. The biggest savings is all in the price... CMI or Canada offers all major extras and features at such an unbeatable price.

(Isuzu Bellett)
 While you get automatic, Isuzu has to perform best... the new Isuzu Bellett is the highest performer in the industry. Loaded with standard, full-featured, full-featured, full-featured... it's all standard equipment. See and drive this one before you buy any car.

(Toyota 700)
 Here's the world's smallest car with automatic transmission. The Toyota 700 is priced right alongside Canada's lowest priced cars, yet offers so much more... including seats, carpeting, two-tone paint, etc. are all included... and the remarkable car itself.

CANADIAN MOTOR INDUSTRIES
 CMI is Canada's newest car company and the first to be completely Canadian owned and financed. CMI has established a full parts and service network with dealers coast to coast. They have trained technicians to serve you in every major centre across the country... one car expert service as good as any car... today, tomorrow and for years to come.

Montreal CMI Ltd.
7144 COTE DES NEIGES —Tel. 342-1080
 (c/o: Jean Telen W.)

■ 1965 : grand lancement de Toyota et Isuzu à Montréal.



■ 2020 : Une rarissime Isuzu Bellett survivante fait surface en Ontario.

Le conseiller juridique de Studebaker, un certain Richard Nixon, recommande d'aborder aussi Toyota, ce que l'émissaire entreprend aussitôt. Une taupe informe Nissan qui ne tolère pas le manque de loyauté. Et Toyota est offusquée de ne pas avoir été approchée en premier. Studebaker est au bout du rouleau.

Dès le début 1965, elle ferme son usine de moteurs aux USA et achète des moteurs Chevrolet fabriqués en Ontario. Studebaker s'annonce désormais comme une marque canadienne. Voulant des revenus à tout prix, Studebaker profite du pacte de l'auto pour importer des VW Beetle exemptes de droits et les revend à VW Canada, un commerce qui accorde à chacune des deux parties une centaine de dollars sur chaque auto vendue.

**have you met
the new Giulia**

GIULIA SPRINT GT,
2 BUCKET SEATS PLUS 2 "OCCASIONAL" SEATS



she's a wild one!

She's also an Italian beauty — descended from a long line of world's great cars. Sink into the deep bucket seats. Slip the five-forward-speed, fully synchronized gearbox into first. Feel those 122 wild horses take hold. Before you know it you're gliding along at 100 miles an hour (over 112 if you feel daring!) and you hardly hear the aluminum engine with double overhead camshafts and twin Weber carburetors.

Hit the brakes — and those oversize Dunlop discs with Lockheed vacuum servo assists make time stand still. You've never seen anything like it. There's also a host of features (too many to list here) that "others" charge for as "extras."

Come in and test drive the "wild one". Everyone should drive an Alfa at least once in his life. This is your opportunity. Other Alfas from \$3495 for the 4-door, 5-passenger Giulia T1.



**alfa
romeo**
racing since 1911

MONTREAL CMI LIMITED

YOUR NEW ALFA ROMEO HEADQUARTERS
7144 COTE-DES-NEIGES (corner of Jean Talon) — 342-1080

■ 1965 : pendant quelques mois, CMI fait paraître ces publicités. British & American redeviendra l'importateur de la marque en 1966, jusqu'à l'ouverture d'Alfa Romeo Canada en 1968.

En mai 1965, Canadian Motors annonce un accord par lequel elle absorbera la division automobile de Studebaker. Munk et Gilmore ont l'intention de poursuivre la fabrication des modèles de la firme américaine et de bénéficier du réseau de concessionnaires existants au Canada et aux USA. Cependant, les autorités de la Nouvelle-Écosse avec lesquelles CMI négocie l'installation de son usine voient cette transaction d'un mauvais œil et CMI doit laisser tomber l'affaire. C'est le coup de grâce pour Studebaker.

En milieu d'année 1965, CMI s'annonça brièvement comme importateur Alfa Romeo et annonça l'intention d'assembler des Alfas au Canada. Cette intention restera inachevée, mais une usine CMI installée à Port Edwards au Cap Breton débutera en 1968 l'assemblage de Toyotas et d'Isuzus.

En 1969, Canadian Motors est absorbée par Toyota pour devenir sa filiale canadienne. L'assemblage de la Bellett cesse après quelques centaines d'unités, mais l'usine assemblera des Corolla jusqu'en 1975. En raison de problèmes de qualité et de coût de revient, Toyota fermera ce qui fut la première usine d'assemblage d'autos japonaises en Amérique du Nord.



■ Septembre 1965 : Départ de la course Labatt 50 au circuit Mont-Tremblant. Au centre, une Alfa Romeo Giulia TZ (750097) pilotée par Al Pease et inscrite par CMI. La seule Alfa Zagato importée neuve au Canada, cette TZ n'a guère couru et serait encore entre les mains d'un collectionneur ontarien depuis 1966.

HONDA

The Fully Equipped Thoroughbred Sports Car

ALL FOR **\$2195.**



"SPECIALS"
June 1st
Through
June 22nd

JUNE SPECIALS: FREE:

- Transistor radio installation included
- Your gas for summer

FOREIGN MOTORS LTD. DESBIEN & BOUDREAU

4014 St. Catherine W. 932-7136 4590 St. Denis St. 844-2661

REIMERS GARAGE
360 Laurier Blvd., Laval des Rapides
669-6141

Buccaneer Industries Ltd. 861-1019
22 4 53 x 80

■ 1965 : la tendance se poursuit. Honda est la 4e marque japonaise à débarquer, à travers son importateur de motos. Ce sera un faux départ.

La SOMA

En février 1963, dans la foulée de l'annonce d'une usine Volvo, des hauts fonctionnaires de la Régie Renault sont envoyés en mission d'exploration au Canada. Différents sites sont envisagés pour installer une usine d'assemblage, dont le Québec, l'Ontario et les Maritimes - incluant l'île du Prince Edward. Mais la Régie tarde à lancer le projet.

À l'automne 1964, le gouvernement du Québec de Jean Lesage annonce la création de la Société de Montage Automobile - ou SOMA - par la nouvelle Société Générale de Financement dont Gérard Filion est directeur général - et aussi maire de St-Bruno. Cette entreprise d'état fera l'acquisition d'automobiles françaises en pièces détachées (CKD), les assemblera puis les vendra aux distributeurs canadiens des marques correspondantes. Des contrats sont signés avec Renault et Peugeot, et une clause permet l'ajout d'une 3e marque. On pense de toute évidence à Citroën, mais cette clause ne deviendra jamais une réalité.

Le projet sera concrétisé par la construction d'une usine neuve à St-Bruno au coût de \$2.5M. On annonce que 250 travailleurs y assembleront 8000 autos par année. La production débuta en novembre 1965 et comprenait les Renault 8 et 10 ainsi que des Peugeot 404, dans une proportion de trois Renault pour une Peugeot. La Renault 16 et la Peugeot 204 devaient s'y ajouter dans les mois suivants. On prévoyait assembler 6000 autos en 1966, avec un contenu canadien de 20%.



■ 1966 : Une Peugeot 404 entre deux Renault 10 en fin d'assemblage à St-Bruno.

Les journalistes de l'époque découvrent une usine moderne, un lieu de travail plaisant pour ses employés. Contrairement à l'usine Volvo, les carrosseries arrivent en pièces détachées qui sont soudées dans des gabarits puis peintes par la SOMA.

Dès janvier 1967, les médias parlent de faillite potentielle : l'usine perd de l'argent à grande échelle, \$150 pour chacune des 4500 autos livrées en 1966. Au printemps 1968, on apprend que Peugeot se retire. Les ventes de la marque au lion n'ont rien de rugissant, et l'investissement requis afin de produire la nouvelle 204 au Québec est trop important. Et on prévoit que la 404 sera remplacée sous peu - la 504 apparaîtra au prochain salon de Paris. En 30 mois, la SOMA a assemblé moins de 3000 Peugeot.

La SGF relance Citroën, toujours sans succès. Les années passent, la SOMA revient souvent dans les médias, peinant à atteindre le seuil de rentabilité. Renault reste présent mais à contrecœur. On apprend que la Régie n'a jamais cru au projet, la mission réalisée au début des années 1960 ayant eu une conclusion négative. C'est le Général de Gaulle, dont on connaît la sympathie pour le Québec, qui avait ordonné à ses fonctionnaires de répondre positivement aux demandes de la SGF.

Au tournant des années 1970, le climat social français est tendu et l'industrie automobile est perturbée par de nombreuses grèves. L'approvisionnement des pièces destinées à la SOMA est ralenti et freine la production. Les travailleurs de la SOMA voient leur gagne-pain en péril, et leur syndicat tire sur tout ce qui bouge : gestionnaires de l'usine, administration française, favoritisme d'Ottawa pour les produits américains, normes de sécurité, absence de politique d'achat local. Ils enchaînent eux aussi les grèves.

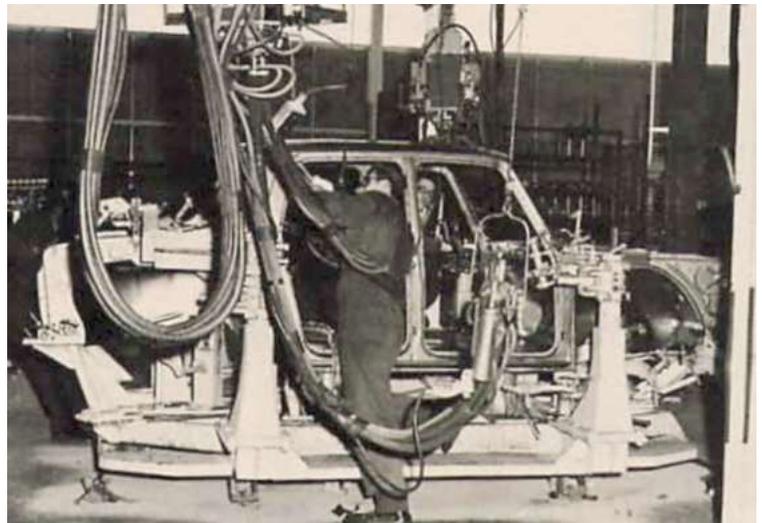
En 1971, la production atteint malgré tout 12,000 autos, incluant la nouvelle R12. Le contenu canadien est de 40%. Environ le quart de la production est destiné au marché américain; mais nos voisins ne prisent guerre ces autos françaises qui restent invendues. Début 1972, Renault demande l'arrêt de production, le temps de liquider les inventaires accumulés. La SOMA se renfloue en profitant du pacte de l'auto pour importer d'autres modèles des trois grandes marques françaises en exemption de douane pour les revendre aux distributeurs de leurs marques respectives, comme Studebaker l'avait fait avec Volkswagen.

La production reprend à un rythme réduit après deux mois, mais Renault demande à la SGF de terminer le contrat à la fin de l'année 1972. La Régie estime que chaque auto assemblée au Québec lui coûte entre \$150 et \$200 de plus qu'une Renault importée, malgré l'exemption de douanes. On parle donc d'un coût supplémentaire d'environ \$400 pour des autos qui se vendent entre \$2000 et \$2800.

La SGF ne s'enrichit pas non plus : l'usine venait à peine d'atteindre le seuil de rentabilité. Le déficit accumulé de la

SOMA représente plusieurs millions. Il faut reconnaître que cette aventure est un gouffre financier.

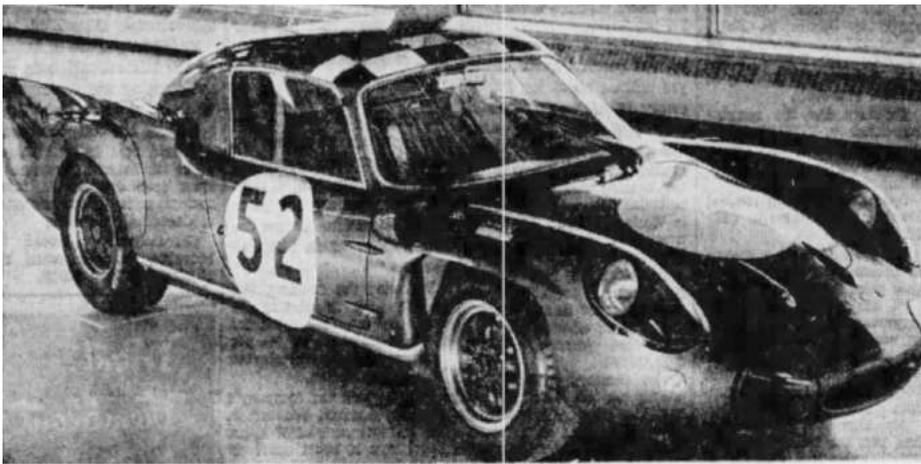
La SGF approche de nouveaux partenaires éventuels, notamment Nissan, Toyota, Volkswagen et BMW. Renault propose à la SGF d'établir un contact avec Alfa Romeo, une autre entreprise d'état avec laquelle la Régie a des relations depuis 1960. Tout ça ne mène nulle part. La SOMA fermera définitivement à la fin janvier 1973, après avoir assemblé 54,000 autos. Renault utilisera le site pendant quelques années comme centre de distribution.



■ SOMA, 1966 : soudage d'une caisse de R8.



■ 1967 : Renault Canada attire l'attention avec ces panneaux-réclames auxquels une véritable R10 était suspendue. Il y en avait un aux abords de l'Autoroute des Laurentides, près du boulevard de l'Acadie. Un autre avait été installé sur Queen-Mary dès 1964.



■ Avril 1968 : Voulant changer l'image de la marque, Renault Canada fit venir au Québec cette Alpine A210 afin de l'exposer au Salon Auto-Sport à l'aréna Paul-Sauvé. Quelques semaines plus tard, cette A210 remporta la 1ère place en catégorie 1300cc aux 24 heures du Mans. Du même coup, le directeur des relations publiques de Renault Canada annonce qu'on étudie la possibilité d'importer au Canada la gamme Alpine Renault. Il s'appelle Jacques About. Cette Alpine fut aussi mon premier contact avec une vraie voiture de course - le côté rustique de la finition m'éberlua.



■ Juin 1970 : André Martin, pdg de la SOMA, remet à Pierre le Godec, directeur général de Renault Canada, les clés de la première R12 assemblée au Québec et 30,000e Renault produite par la SOMA.



■ 1971 : l'usine SOMA, boulevard Marie-Victorin à Saint-Bruno. On y voit des R4, R8, R10, R12 et R16 dont une destinée aux USA.



■ 1972 : Lancement des coupés R15 et R17 cunéiformes, dérivés de la R12. Pratiquement disparus aujourd'hui.



4CV	377	R12 L/TL/break	24.746
Dauphine	13.372	R15 TL	3.156
Caravelle	2.334	R17 TL	450
Estafette	452	R17 TS/Gordini	949
R4	2.538	R5 L	522
R4 Fourgonette	490	R5 TL/GTL	58.179
R8	14.657	R30 TS	426
R8 Gordini	125	R18	7.454
R10	20.295	Fuego	6.350
R16 L/TL/TS/TA.	12.183	TOTAL :	169.055

■ Liste des autos vendues par Renault Canada, publiée par un ancien employé. J'y ajoute une R12 Gordini et une R6.

La fin des années 1960 : autres curiosités

Après l'effervescence du début des années 1960, l'importation d'autos européennes se stabilise. Certaines marques disparaissent de notre marché, tandis que d'autres s'implantent plus solidement par la mise en place de filiales canadiennes de leurs fabricants. Ce sera rapidement le cas de Peugeot, Citroën et Fiat; Alfa Romeo suivra en 1968. Mercedes-Benz et Volkswagen sont solidement implantées depuis les années 1950, tandis que VW poursuit l'importation de Porsche. La marque Glas fera un bref passage en Ontario mais restera invisible au Québec.

En janvier 1969, la place Bonaventure accueillera le premier salon de l'auto de l'association des concessionnaires automobiles de Montréal (ACAM), lequel regroupera presque toutes les marques vendues au Québec. Seules Volvo et Rolls-Royce se sont laissées attendre. Trois marques font leur retour : Honda avec sa micro N600, BMW avec une gamme complète, et NSU qui fera un dernier saut. S'il faudra attendre encore quelques années pour que Honda prenne racine ici dans l'automobile, la marque bavaroise, elle, ne quittera plus.

La plupart des marques anglaises ont été consolidées en 1968 sous l'étiquette British Leyland. Jusqu'en 1970, BLMC Canada maintient des agences séparées par marques, mais ne tarde pas à rationaliser son réseau en offrant toutes les gammes chez chacun de ses agents, à l'exception de Jaguar qui reste le flambeau du réseau.

Les trois grandes marques américaines poursuivent l'importation de certains produits de leurs filiales européennes - Ford UK, GM Vauxhall/Envoy, et Hillman/Sunbeam chez Chrysler qui offre aussi les Simca 1000 et 1204.

Les marques exotiques?

On en parle bientôt.

■ Un garage de Westmount diffusa pendant 2 ans la marque NSU. Il offrait les petites Prinz 1000 mais la Ro80 à moteur Wankel monopolisait l'attention. La Prinz était aussi au salon, mais je ne me souviens pas d'y avoir vu une 1200TT ou une 1000TTS. Jacques Duval avait aussi essayé la Ro80 et avait été impressionné. Malheureusement les moteurs des premières Ro80 étaient peu durables, ce qui a ruiné NSU. VW absorba la marque vers 1970.



■ La Bond Equipe présentée au salon 1969 était une Triumph Vitesse réhabilitée en fibre de verre, en version coupé ou cabriolet. Présentée par un importateur ontarien, elle ne trouva pas preneur au Québec. La marque cessa sa production en 1970 après sa reprise par Reliant.



■ Quelques Lancia Fulvia furent importées par Mario Auto Garage de Montréal-Nord. Ce coupé Rallye 1.3S fut essayé par Jacques Duval. Quelques berlines GTE furent aussi vendues. Photo du Guide de l'Auto.

It's here – the car of tomorrow!



EUROPEAN & DOMESTIC CARS LTD.
221 Victoria, Westmount

NSU Ro80
Featuring the **WANKEL**
rotary-combustion engine

NSU
● SALES
● SERVICE
● PARTS



937-3541



LES ÉQUIPEMENTS DE RALLYE

Par Arturo Benedetto Giovanni Cartoffoli di Milano



Le rallye, dans sa forme originale, était une épreuve de régularité. L'objectif était de suivre un parcours le plus exactement possible en respectant les vitesses imposées pour chaque segment. Le navigateur doit se débrouiller pour concilier les instructions écrites, la position de l'auto et l'heure, puis dire au pilote quel chemin suivre et quel rythme maintenir. Il n'avait comme outils que l'odomètre de l'auto, une horloge, et une règle à calcul.

La firme d'horlogerie suédoise Halda fut l'un des premiers fabricants de taximètres à la fin du 19e siècle. Pour une raison inconnue, Halda mit au point au milieu des années 1950 un ordinateur mécanique nommé Speedpilot. Celui-ci pouvait être installé sur toute automobile en le raccordant à l'entraînement par câble du compteur de vitesse. Il comprenait un odomètre réinitialisable, une horloge et un indicateur de vitesse moyenne. Dès 1956, il fut employé par l'équipe Sunbeam au Rallye Monte-Carlo. Il fut introduit la même année sur le marché américain où les rallyes « time-speed-distance » faisaient rage dans les clubs d'autos sport.



■ Tableau de bord d'une Saab 750 Granturismo 1958, la seule auto produite en usine avec un instrument de rallye : le Halda Speedpilot.

Quelques années plus tard, Halda mit au point un odomètre plus précis : le Tripmaster. Celui-ci pouvait être calibré avec précision au début d'un rallye en interchangeant un engrenage du mécanisme, de façon à ce que sa lecture coïncide avec celle de l'organisateur. Doté de chiffres surdimensionnés, cet instrument affichait la distance au centième de mille ou de kilomètre. Une version à compteurs doubles nommée Twinmaster était aussi offerte. Le Tripmaster aurait été une des raisons du succès de l'équipe BMC Mini au rallye Monte-Carlo 1964. Son utilisation s'étendit ensuite comme une trainée de poudre.

Les odomètres Halda furent utilisés par les rallyistes amateurs autant que professionnels jusqu'au début des années 1980. Ils furent graduellement supplantés par les instruments électroniques.

More Rally Fun for Everyone!

New Halda Speedpilot, only \$86.50

Add pleasure to your driving with the new Halda "Competition" Model Speedpilot - economy-priced twin of the famed "Sports Special" Model.

An absolute must for rallies, this precision-built mechanical brain shows your relationship in minutes to any present average speed at any given moment. By eliminating most of the problems of rally navigation, this Halda allows you to compete with experts in the rally field.

Treat yourself to the thrill of owning a new Halda "Competition" Model Speedpilot - priced within the reach of every sports car owner. Ideal as a gift, too. Order now for immediate delivery.

FEATURES:

- Over 99% accuracy.
- Easily installed by owner.
- Available for any car.
- Complete kit contains everything you need for installation and adjustment. No additional equipment to buy.
- Easy to read. Quiet operation.
- Specify make and year of car when ordering.

NISONGER Corp.

Importers of Sports Car Products

HALDA SPEEDPILOT
SMITH RADIO
5-1/2" SPARK PLUGS
SMITH INSTRUMENTS - CARB
U.S. CARBURETORS
VERSO BRAKE LINING

146 EAST 74th STREET, NEW YORK 21, N.Y. • RH 4-3205

ROAD & TRACK, JULY, 1957

■ Publicité parue dans Road & Track en 1957 pour le Halda Speedpilot.



■ Calculateur mécanique Curta, ou « moulin à poivre », fréquemment employé par les navigateurs. Une version de poche du calculateur suédois Ohdner Arithmometer. Utile pour produire un tableau heure/position à partir de la vitesse moyenne imposée.

Halda s'y essaya mais sans succès. La division des taximètres Halda fut absorbée par un fabricant de composants de véhicules lourds et existe aujourd'hui sous le nom Haldex. Les odomètres Halda et leurs concurrents sont encore fort recherchés pour les rallyes VEC (vintage et classique) en Europe, discipline à peu près inconnue de notre côté de l'Atlantique. ○



■ Une Austin-Healey 3000 aménagée pour le rallye. Le navigateur dispose d'un Twinmaster et d'un Speedpilot, d'un combiné horloge-chronomètre, d'une lampe de lecture et d'un repose-pied.



■ Un Halda Tripmaster montrant l'accès à ses engrenages de calibration.



■ Deux odomètres japonais Kanto-Seiki. La version double fut employée sur les Datsun 240Z d'usine lors du East African Safari. Ces odomètres n'avaient pas la flexibilité de calibration offerte par les engrenages des odomètres Halda.



■ Le Aifab Gemini, un odomètre danois inspiré du Tripmaster. Plus compact, il fut employé sur les berlinettes A110 de l'équipe Alpine.



■ Une Saab 99 équipée d'un ordinateur de rallye TimeWise, typique des équipements numériques qui ont commencé à apparaître vers la fin des années 1970. Sur la gauche, un tableau éclairé pour le cahier d'instructions.



■ Développé aux USA vers 1967 et mis en marché par Heuer, le RoBo Rally Computer était un ordinateur de rallye analogique.



CLAUDE GAGNÉ ET SES LOTUS ELAN

Par Daniel Fines, CARVAQ - reproduit avec son aimable autorisation.

Les habitués du Club connaissent la passion de Claude Gagné pour les Lotus en général et les Lotus Elan en particulier, mais combien savent qu'il y a quelques années, Claude possédait un exemplaire de chacune des quatre séries de l'Elan? Objectif un peu fou qui devint non moins réalité pour notre amateur. Imaginez la scène : cinq Lotus Elan dont une de chaque série plus celle convertie pour la piste, semblable au modèle 26R. Depuis, certaines ont quitté le domicile familial pour d'autres lieux et il ne reste plus qu'une S4 et l'Elan destinée à la piste.

Une collection de Lotus étendue

Pas facile de faire l'inventaire des voitures appartenant à Claude. De prime abord dans le garage-hangar on peut apercevoir une Triumph TR8, une Jensen-Healey (avec un moteur Lotus), une Elite abritant un moteur V8 avec deux échappements menaçants, une Europa jaune, une Elan de route, une autre Elan modifiée pour la piste sans oublier une Elan de nouvelle génération normalement avec moteur Isuzu, mais celle-ci avec un moteur Kia. Trois blocs moteurs Twin Cam attendent d'être installés alors que deux châssis Lotus sont appuyés contre un mur. Mais dehors dans les remorques se cachent une Lotus Seven et une Spitfire de course agressive tandis que dans le garage de la maison se trouve une Esprit blanche prête à bondir. Pour compléter, un camion et des remorques pour amener personnes et voitures de part et d'autre du pays.

La Lotus Europa S2 jaune date de Québec au tout début de l'histoire commune entre Claude et Nicole. De nos jours elle se présente avec un moteur Renault Gordini et une modification à la suspension arrière afin de solidifier et de réduire la pression sur les roulements de la boîte de vitesses.

Étonnamment, certains de ces bijoux ont été dénichés dans cette région de l'est de l'Ontario, mais d'autres proviennent de beaucoup plus loin, d'Ontario ou des États-Unis. Et souvent elles se trouvaient en pièces détachées dans des boîtes, carrosserie d'un côté et châssis de l'autre. Faut s'imaginer le travail patient nécessaire pour remettre ces voitures en état en sachant que les Lotus sont chacune très particulières et chacune comporte des composants souvent difficiles d'accès.

Ces restaurations parfois fort complexes sont accomplies directement par Claude dans son hangar-atelier très bien équipé. Des outils, des instruments, des manuels et maintenant l'internet permettent de trouver indices, conseils et pièces



■ Claude et sa fidèle compagne Nicole dans leur Lotus Elan série 4.

proches ou à l'autre bout de la planète. Il n'y a que le machinage de pièces ou la peinture sur de grandes surfaces qui sont confiées à l'extérieur.

Nicole, la compagne discrète mais efficace

Quand on fait remarquer à Claude qu'il a beaucoup de chance d'avoir une compagne aussi compréhensive que Nicole, il répond sur un ton neutre : « Elle savait dans quoi elle s'embarquait ! » En effet, avant même l'acquisition de la première Europa pour la route, Claude avait déjà deux motos. De nos jours, Nicole accompagne Claude dans toutes ses pérégrinations au Québec, au Canada et aux États-Unis. Heureusement car comme les pilotes de Formule 1, quelqu'un de l'extérieur doit aider Claude à s'harnacher dans ses bolides avant de prendre la piste. Et c'est encore Nicole qui l'accueille dans les stands une fois terminés la course ou les essais.

Mais Nicole ne reste pas les bras croisés dans les paddocks. « Quand j'attends, je sors mon tricot ! » La régularité des rencontres et le même groupe de fanatiques ont fait qu'elle croise d'autres compagnes de coureurs avec qui elle a développé des liens d'amitié.

Il y a quelques années, Claude et Nicole amenaient même leurs petites filles, âgées à l'époque de cinq et huit ans, pour une fin de semaine au Mont-Tremblant. Pendant que grand-papa tournait sur la piste, grand-maman s'occupait au milieu de toutes les autres voitures classiques et des campeurs.



Claude ne s'en cache pas : « Je suis membre d'une dizaine de clubs ». Soit de collectionneurs, de vieilles classiques, soit de courses « vintage ». Les occasions de sorties ou de rencontres ne manquent pas.

De la Lotus Elan à la 26R

En réalisant son rêve de posséder un exemplaire de chaque série de la Lotus Elan, Claude s'est aussi concentré sur le modèle de course. Ainsi, au milieu des autres, trône une réplique de la fameuse 26R. Malheureusement, ce n'est pas une originale, mais une voiture qui

avait déjà commencé à être modifiée par le propriétaire précédent. Soit un châssis renforcé, une carrosserie allégée, un arceau de sécurité et un moteur affûté. La dite Elan fut découverte en Pennsylvanie via Lotus Ltd., le club américain de Lotus.

Cette année (2022), Claude a tourné avec l'Elan au Mont-Tremblant et à Mosport. Deux pistes où la petite anglaise peut démontrer ses qualités intrinsèques et deux pistes où Claude peut se faire plaisir dans les courbes et les montées et descentes. Deux pistes également où les spectateurs peuvent facilement admirer les prouesses des pilotes qui n'hésitent pas à courir avec leurs voitures « vintage » ! ○



■ La Lotus Elan copie d'une 26R. À remarquer l'arceau de sécurité surdimensionné pour faire place au gabarit de Claude.

Deux fins de semaine à la maison

Côté piste, tout au long de la belle saison, Claude participe à plusieurs rencontres organisées par le CVQ (Courses Vintage Québec), mais également à d'autres rencontres au Canada et aux États-Unis. Nicole nous explique que depuis le mois de mai (nous sommes au mois de septembre) ils n'avaient passé que deux fins de semaine à la maison, toutes les autres étant remplies par des voyages de course ou de rencontres d'amoureux de Lotus. Ils ont même participé au rendez-vous British à Terrebonne, mais l'assemblée générale du Club tombait trop tôt pour leur permettre d'être présents en conflit avec une course à Watkins Glen dans l'état de New York.

Dans le même esprit, Claude et Nicole sont très fiers de pouvoir dire que depuis quarante ans, ils participent assidûment aux rencontres annuelles du Club Lotus aux États-Unis. Comme ces rencontres sont organisées d'un endroit à l'autre du continent, ils ont pu visiter plusieurs lieux et Claude a eu le privilège de rouler sur des pistes prestigieuses au volant de ses Lotus dont Pocono, Sebring, Barber, Atlanta et Talladega. Ainsi l'an prochain marquera la 42e rencontre à Knoxville au Tennessee dans les Smoky Mountains. Gageons que Claude et Nicole ont déjà envoyé leur inscription.

Les sorties, parfois d'une fin de semaine ou parfois plus longtemps comme les cinq jours à Mosport se succèdent à un rythme effréné durant la belle saison. Une camionnette et une « fifth wheel » convertie moitié en roulotte pour camper sur place sur le bord de la piste et moitié en transport pour la voiture privilégiée pour la sortie.

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



Prince Bertil, duc de Halland

1912-1997

Le prince Bertil n'a pas inauguré l'usine canadienne de Volvo par hasard. Toute sa vie, il a été connu comme « le prince des moteurs ». Second fils du roi Gustav V, il n'était pas destiné à sa succession. Il passa une partie de son adolescence comme apprenti chez Thulin, une firme aéronautique qui a produit des automobiles pendant quelques années. Il vécut à Paris un peu plus tard, d'où il ramena une Bugatti type 35 avec laquelle il a participé à quelques compétitions et qui fut suivie d'une type 51 (51154).

Pendant la guerre, il rencontre celle avec laquelle il passera toute sa vie : Lilian Davies, une jeune galloise, ex-mannequin, roturière et divorcée. En fait, pas encore divorcée. Après la guerre, ils s'établirent dans le sud de la France pour vivre discrètement à l'écart de la bourgeoisie suédoise. Ils ne pourront se marier qu'en 1976 après l'accession de son neveu Carl Gustav au titre de roi.

Le prince des moteurs semble avoir été particulièrement actif dans les années 1950; il a possédé une série d'autos allant de la Porsche 356 à la Ferrari 250GT, en passant par une paire d'Aston-Martin DB2. Il a été fidèle à Porsche jusqu'à ses derniers jours.

Les suédois tiennent annuellement une concentration d'anciennes à sa mémoire, le Prins Bertil Memorial. ○



■ Le prince Bertil et sa Bugatti type 35 (4791) à son arrivée à Stockholm depuis Paris en 6h30, à 85 km/h de moyenne. Sur les routes de 1936.



■ Intrigué par la nouvelle Corvette, le prince Bertil manifesta au président de GM son intérêt pour en acquérir une. Ce dernier fut flatté de cet intérêt et lui fit livrer cette Corvette 1955 très personnalisée, probablement la seule munie d'authentiques roues à rayons. La carrosserie est en fait un avant-goût du modèle 1956. Cette Corvette unique existe toujours en Suède.



■ 1986 : Lilian et Bertil participent à un rallye d'anciennes à bord d'une type 37 que le prince semble avoir possédée à cette époque.



■ Au printemps 1958, le prince Bertil acquiert cette Ferrari 250GT (0853) carrossée spécialement par Pininfarina. Il la conserva en France plusieurs années. En 1959, il acquit une autre 250 (1471) pour la garder à Stockholm.



■ Fin des années 1980 : le couple princier se repose, assis sur le pare-choc de l'auto familiale.



Appréciation

Le VEA a récemment décerné deux plaques à titre de remerciements à des personnes qui nous aident à réaliser nos activités. Encore merci de la part de tous! ○

■ Lors de la soirée du premier mercredi de mai, le club a remis à David Sepulchre une plaque en appréciation des services qu'il nous rend depuis des années en nous accueillant au Chateau St-Ambroise. Richard Boudrias arbore fièrement pour l'occasion sa médaille du Grand Voyageur.



■ Le 1er juin dernier, une équipe de messagers a remis aux propriétaires de Pneus Belisle de Châteauguay une plaque en remerciement de l'accueil qu'ils nous ont offert en octobre dernier en nous ouvrant leur commerce - un dimanche - pour la tenue d'une première session technique VEA.

De gauche à droite, Gérald, ancien patron de Belisle Châteauguay et propriétaire d'une MGB, Richard Boudrias, Michel Cyr, David, copropriétaire, Patrick Secco du Club Alfa Romeo Montréal, Gilbert Denis et Bernard Bellavance. Dave, l'autre copropriétaire, est absent de la photo. Soulignons la participation de Bernardo Piszewski pour la réalisation de la plaque.



LES PETITES ANNONCES

CLASSIFIEDS

À VENDRE : DIVERSES PIÈCES

Deux amortisseurs avant neufs, marque Gabriel, pour Alfa Romeo GTV-Berlina-Spider - \$45
 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) - \$30
 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/Contact: Yves Boulanger
105yvesmontreal@gmail.com



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



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

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.

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 \$			



LA BOUTIQUE VEA

VEA SHOP

Par / by Nancy Acemian



La Boutique **VEA** vous propose les articles suivants :

casquette, écusson en métal,
autocollant électrostatique et épinglette.

Ces articles sont vendus uniquement en personne par la Directrice de la Boutique lors des soupers mensuels et des activités.

Les autres articles ne sont plus disponibles.

The **VEA** Boutique offers the following items:

Cap, Metal Club Badge,
Electrostatic Sticker, Lapel Pin.

These items are sold in person only by the Boutique Director at monthly dinners and activities.

The other items are no longer available.



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 AVANT CHAQUE ACTIVITÉ. UNE EXCLUSIVITÉ **VEA!**

AS USUAL, YOU WILL RECEIVE A PERSONAL INVITATION BEFORE EACH ACTIVITY. A **VEA** EXCLUSIVE!

CONSTAT À L'AMIABLE



bien faite – bonne réputation –

c'est une Canadienne



BIEN FAITE! Une carrosserie monobloc anti-rouille aux lignes élégantes et distinguées, enjolivée d'acier inoxydable. Parfaitement proportionnée — 174", 57.1", 64" — elle accueille cinq adultes en tout confort. Elle est de toute sécurité: 20 points stratégiques ont été particulièrement soignés. **BONNE RÉPUTATION!** Une accrocheuse sensationnelle qui se joue des routes les plus torturantes. Moteur sobre, reprises nerveuses, conduite souple et sûre, super oléofreins assistés . . . autant de sujets qui animent les conversations des admirateurs de l'Alouette 404. Demandez-leur ce qu'ils en pensent. **C'EST UNE CANADIENNE . . .** habillée "haute couture", motorisée "haute précision", assemblée "haute sécurité". Le concessionnaire Peugeot vous la présentera . . . un petit essai vous convaincra . . . la 404 vous ravira.

• moteur à carburateur ou à injection • automatique ou 4 vitesses synchronisées • toit fixe ou coulissant.

PEUGEOT

404

Alouette

garantie 2 ans
ou 50,000 milles
sans soucis