

AUTOSIASTE

VOL 46 no 3

Depuis / Since 1974

AUTOMNE / FALL 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 3

AUTOMNE / FALL 2023

ARTICLES

- 3 MOT DU PRÉSIDENT / PRESIDENT'S WORD
- 4 MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / EDITOR-IN-CHIEF'S WORD
- 5 UN APRÈS-MIDI AU SUNRISE - AN AFTERNOON AT SUNRISE
- 6-7 BALADE À KINGSEY FALLS
- 8-10 WESTFALIA : LA VW DU NOMADE
- 11-12 ESSENCE, ÉTHANOL ET AUTO ANCIENNE
- 13 CHRYSLER BOANO COUPE SPECIALE 1956
- 14-15 CRASHING THE PARTY
- 16-19 L'AUTO EXOTIQUE AU QUÉBEC
- 20-22 @ MAD DOGS AND ENGLISHMEN... PERHAPS?
- 23 ON ROULE EN ONTARIO - WE DRIVE IN ONTARIO

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

2015 : Ferrari 250GT Lusso 1964, Pebble Beach.

PAGE ARRIÈRE / BACK PAGE

Une Burton prête à bondir par une magnifique journée d'automne.
A Burton ready to bounce on a magnificent fall day.
Photo Pauline Hamel.

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: 140 exemplaires



MOT DU PRÉSIDENT

PRESIDENT'S WORD

Par / By Gilbert Denis



Malgré une saison estivale à la météo capricieuse, le VEA est fier de constater, tout en surprise, que la grande majorité des activités prévues au calendrier ont eu lieu. Imaginez avoir à décider si une activité doit avoir lieu ou être reportée quelques jours d'avance quand au réveil il était parfois difficile de prévoir le temps qu'il ferait le soir même. Le VEA n'est pas le seul club à avoir jonglé à cela tout l'été. On constate que «lorsqu'il pleut, ça tombe» comme on dit. Adieu la fine pluie, bienvenue aux orages «tropicaux». Nonobstant la maxime du club, on peut comprendre que le membre ne soit pas tenté de tester l'imperméabilité de son véhicule ancien et hésite à participer.

Mais la météo ne peut pas être l'unique responsable du peu d'achalandage lors de certaines sorties alors que pour d'autres sorties, il aura fallu communiquer directement avec certains membres, un à un, pour avoir un groupe justifiant la tenue de l'activité. Une interrogation qui demeure !

Cela dit, le calendrier préliminaire des activités de 2024 a été discuté lors de la dernière réunion du conseil d'administration et conseil exécutif duquel ressort l'activité phare de 2024 soit le brunch de 22 septembre soulignant les 50 ans du VEA. Tout au long de l'année 2024, des rappels de cette année anniversaire seront intégrés aux activités.

Despite a summer with unpredictable weather, the VEA is proud to share with you that, quite surprisingly, the majority of activities planned for this past summer took place. Imagine having to decide whether an activity should take place or be postponed a few days in advance, when this summer it was sometimes difficult to predict in the morning what the weather would be like that evening. The VEA is not the only club to have juggled with this all summer. Nowadays when it rains, it pours. Goodbye pleasant drizzles, welcome "tropical" storms! Notwithstanding the club's maxim, we can understand that many members are not tempted to test the waterproofness of their old vehicles and hence hesitate to participate at certain activities.

But the weather cannot be solely responsible for the lack of attendance to outings this past summer. At times, it was necessary to contact members directly, one by one, to have a number of participants justifying the holding of an event. A situation that is puzzling!

That said, the preliminary calendar of activities for 2024 was discussed during the last meeting of the board of directors and executive council from which the flagship activity for 2024 emerged, namely the brunch on September 22 highlighting **the 50th anniversary of the VEA**. Throughout 2024, reminders of this anniversary year will be integrated into our activities.

Autant de surprises que les membres ne devraient pas manquer et sauront apprécier, on se le souhaite !

Alors que j'écris ces lignes dans un décor resplendissant de couleurs automnales, vous les lirez alors que les esprits seront plutôt aux préparatifs du temps des fêtes, les voitures anciennes bien remisées.

S'il advenait que vous ayez une idée de sortie, n'hésitez pas à le faire savoir. Les bénévoles du CA/CE sont très réceptifs aux nouvelles idées, aux nouveaux défis ou aux anciennes activités naguère fort populaires mais désormais (presque) oubliées. C'est par ce partage que se rencontrent jeunes et vieux, nouveaux et anciens membres.

Alors que l'industrie automobile migre vers le tout électrique, il est primordial que les membres puissent partager leurs connaissances afin que celles-ci bénéficient aux nouveaux adeptes de l'automobile ancienne. Et les activités du VEA offrent un terreau fertile à cela.

On se voit au party de Noël du VEA le 6 décembre ?

Bon hiver ! ○

We have so many surprises planned for you, and we hope that members put this important date in their agenda right away. We truly hope you will appreciate the celebration we are working on so hard already!

As I write these lines surrounded by dazzling autumnal colors, you will probably read them while being more focused on preparing for the holiday season, with old cars already stored for the winter.

If you happen to have an idea for an outing, don't hesitate to share them with us. CA/CE volunteers are very receptive to new ideas, new challenges or old activities that were once very popular but are now (almost) forgotten. It is through this exchange that young and old, new and old members meet.

As the automobile industry migrates towards all-electric vehicles, it is essential that members share their knowledge so that it is passed on to new enthusiasts of classic automobiles. And, of course, the VEA activities provide fertile ground for this.

See you on December 6th, at the VEA Christmas party?

I wish you a safe and healthy winter! ○



MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Par / By Yves Boulanger



Ce numéro de l'Autosiate est bien en retard. Des raisons personnelles et des recherches approfondies sur certains sujets en sont responsables.

L'un des sujets que je vous présente aujourd'hui est apparu lors de notre sortie d'automne « On suit Bernard ». Autour de la table du Rockburn Pub, l'un des participants nous a mentionné ne plus avoir la possibilité d'obtenir d'essence sans éthanol. Vous verrez le résultat de mes recherches à la page 11. Comme vos anciennes seront vraisemblablement déjà remises au moment de lire ces lignes, je vous suggère de lire l'article sans délai.

Ma série sur l'histoire de l'auto européenne au Québec approche de sa fin. Le présent chapitre puise beaucoup dans mes souvenirs personnels mais il m'a fallu beaucoup de recherche pour confirmer certains faits.

Puis j'ai reçu plusieurs textes et photos à propos des sorties récentes du club. Alors voici des souvenirs de votre saison, ou encore un coup d'oeil sur ce que vous avez manqué. J'en ai conservé pour le prochain numéro!

L'hiver sera là sous peu, c'est la saison pendant laquelle on a tout le temps de bricoler nos mécaniques ou encore préparer de nouveaux projets.

À l'an prochain! ○

This issue of Autosiate is pretty late. Personal reasons and in-depth research on certain topics are responsible for this delay.

One of the topics that I am proposing today appeared during our fall drive "On suit Bernard". Around the table at the Rockburn Pub, one of the participants told us that he was no longer able to obtain ethanol-free gasoline. You will see the result of my research on page 11. As your vintage cars will probably be in storage by the time you read this, I suggest you read the article without delay.

My series on the history of the European automobile in Quebec is nearing its end. The current chapter draws heavily on my personal memories, but it took a lot of research to confirm certain facts.

And I received several texts and photos about recent club events. So here are some souvenirs of your season, or a look at what you missed. I saved some for the next issue!

Winter will be here soon, it's the season during which we have plenty of time to tinker with our cars or prepare new projects.

See you next year! ○



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



LE BORDELAIS

1000 boul. Gouin O, Montréal
514 337-3540



UN APRÈS-MIDI AU SUNRISE - AN AFTERNOON AT SUNRISE

Par / by Nancy Acemian



Tout en écoutant une sérénade de Dean Martin, une poignée de membres du VEA ont profité d'un après-midi au *Sunrise* de *Beaconsfield*. L'occasion était leur exposition annuelle de voitures anciennes et le barbecue au profit de leurs résidents, organisés par John Gradwell du VAQ. John a lancé cet événement en 2015. Il s'adresse principalement aux propriétaires de voitures anciennes de l'ouest de l'île, du VAQ, du VEA, de CARM et même aux membres de la famille des résidents. *Sunrise* organise cet événement qui comprend un barbecue en plein air et des spectacles pour ses résidents et leurs familles, son personnel et les propriétaires de voitures anciennes. Les personnes âgées sont toujours heureuses de voir des voitures de collection, car cela leur rappelle d'agréables souvenirs.

Participer à cet événement est toujours très gratifiant pour moi, car j'ai un faible pour cette organisation depuis que mon père y a vécu la dernière année de sa vie. J'aime voir les sourires sur les visages des résidents lorsqu'ils admirent les voitures. Je suis fière de partager avec vous une occasion où des membres du VEA rendent service à la communauté dans son ensemble et partagent généreusement leur temps et leur passion de l'automobile avec les autres. Voici quelques photos de l'événement. ○

While being serenaded by Dean Martin, a handful of VEA members enjoyed an afternoon at *Sunrise* of *Beaconsfield*. The occasion was their yearly vintage car show and BBQ for the benefit of their residents organized by John Gradwell from the VAQ. John started this event in 2015. He reaches out mainly to West Island vintage car owners from VAQ, VEA, CARM and even family members of residents. *Sunrise* organizes this event which includes an outdoor BBQ and live entertainment for their residents and family, staff, and vintage car owners. The seniors are always happy to see vintage cars as it brings pleasant memories for them.

Partaking in this event is always very rewarding for me as I have a soft spot for this organization since my father spent the last year or so of his life there. I love seeing the smiles on the residents' faces as they admire the cars. I am proud to share with you an occasion where members of the VEA are giving back to the community at large and generously sharing their time and car passion with others. Following are a few pictures taken at the event. ○





BALADE À KINGSEY FALLS

Par Claude Gagné



Notre bon ami Michel Cyr est un fin renard. Il me téléphone vendredi le premier septembre pour me demander si nous allons à la balade à Kingsey Falls et visite du Parc Marie-Victorin, suivie de la pièce musicale Lili St-Cyr, le dimanche 3 septembre. Je me souvenais d'avoir vu l'événement annoncé mais je n'y avais pas vraiment porté attention puisque nous allions à une épluchette de blé d'Inde organisée par le club Rendez-vous des Anglaises cette fin de semaine-là. Ce que Michel me fait réaliser, c'est que la balade n'est que le dimanche, et que notre épluchette est le samedi. Comme nous avons déjà l'intention de passer la nuit à St-Jean-sur-Richelieu après l'épluchette, Nicole et moi décidons de combiner les deux. Ce que Michel n'avait pas dit, c'est qu'il allait me demander de rédiger ce compte-rendu à la toute fin de la balade...

Rendez-vous le dimanche matin à Bromont. Nous sommes une bonne dizaine de voitures. Alfa, Bentley, Porsche, Volvo, Citroen, etc. Un peu par paresse, et beaucoup à cause de la chaleur, nous roulons notre Dodge Charger Daytona, plutôt que notre Alfa ou même une Anglaise pour l'épluchette la veille. Notre ami Dominic Fortier nous réunit et nous guide vers Kingsey Falls, en passant par le Mont Orford.

Dominic a grandi dans cette région et nous fait découvrir une route sinueuse à souhait qui grimpe tout en haut de la montagne et nous fait redescendre de l'autre côté. On se serait crus à Pikes Peak! Nous empruntons les routes secondaires puis pause-santé à l'intersection de l'autoroute 55 où quelques-uns en profitent pour acheter de la nourriture pour le pique-nique prévu à Kingsey Falls.

En arrivant à Kingsey Falls, petit pépin, le stationnement du Parc Marie-Victorin est plein. On nous invite à aller stationner à l'aréna au bout du village, où une navette nous ramènera au parc. Nous arrêtons donc à un marché où ceux qui n'ont pas apporté de lunch peuvent en acheter un.



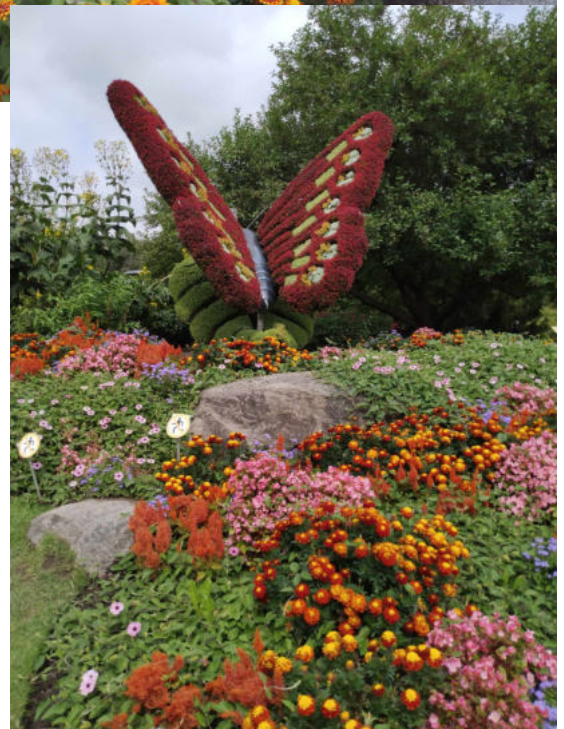
Ceux qui ont acheté des billets pour la pièce décident d'aller stationner à la Salle Kingsey et de marcher jusqu'au Parc, qui n'est pas trop loin. Il y a là des tables à pique-nique et chacun s'organise.



Il y a longtemps que Nicole et moi projetions de visiter le Parc Marie-Victorin un de ces jours. C'est maintenant fait. Des jardins de fleurs, arbustes et plantes merveilleuses très bien disposés et entretenus. Une chute d'eau à une extrémité, avec ses cascades, et une usine de Papiers Cascades de l'autre côté, d'où son nom. Il y avait même un « frère Marie Victorin », vêtu comme tel, qui discourait et partageait son amour de l'horticulture, au pied d'une des mosaicultures du Parc. Je crois que nous avons parcouru environ quatre des cinq kilomètres de sentiers du Parc, avant de se diriger vers la Salle Kingsey.

La pièce musicale « Lili St-Cyr » était très intéressante. Bravo aux auteurs et acteurs. Une intrigue sur comment faire venir cette effeuilleuse célèbre de New York à Montréal, que deux établissements du « Red Light » du temps (1940) se disputent. Ajoutons des notes politiques au sujet du maire de Montréal Camilien Houde, en prison pour avoir dénoncé la conscription, et une conseillère essayant d'assainir les moeurs, le tout assaisonné d'une histoire d'amour à l'eau de rose. De belles voix très bien mises en valeur par les nombreux chants, chaudement applaudis.

C'est maintenant l'heure du retour. Trois heures et demie de route pour revenir à Ottawa. Beaucoup de circulation sur les autoroutes, mais probablement moins qu'à l'habitude pour un dimanche soir, le lundi étant férié pour la Fête du Travail. Un excellent week-end pour nous, en espérant que les autres aient autant apprécié ! ○





WESTFALIA : LA VW DU NOMADE

Par Peter Griffin



Pour la plupart des gens, « Westfalia » est synonyme de « camping-car Volkswagen ». Voyons ce qui se trouve véritablement derrière ce nom.

La firme Westfalia trouve en fait ses racines dans un atelier de forge fondé en 1844. On y construisit des voitures hippomobiles. Dans les années 1920, Westfalia débuta la construction de remorques tout usage et de roulottes pour automobiles.

On attribue à Ben Pon, l'importateur hollandais de Volkswagen, l'idée de produire un véhicule commercial sur la base de la coccinelle. À partir d'un croquis qu'il remit aux administrateurs de VW en 1947, l'idée prit son essor et la VW Transporter fut lancée à la fin de 1949.

En 1951, un officier britannique basé en Allemagne prit contact avec Westfalia pour leur demander de construire un véhicule aménagé afin d'y travailler et d'y dormir. La firme choisit le Transporter VW comme base. La formule plut et Westfalia eut rapidement d'autres commandes. Des kits d'aménagement furent offerts, au prix abordable de \$200. Ces kits furent offerts par VW Canada.

Westfalia systématisa cet aménagement sous le nom de « Camping-Box ». Dès 1956, Volkswagen offrit les conversions faites par Westfalia à travers son réseau mondial. On livra rapidement la 1000e unité, et à compter de 1958, Westfalia choisit de préparer exclusivement des véhicules neufs destinés au réseau VW. À Montréal,

Volkswagen Canada offrit d'abord des kits de conversion. Il n'y a pas de traces d'une VW Westfalia ici avant 1960.

L'industrialisation s'organise. En 1962, le mobilier en bois cède la place à des éléments intégrant du plastique. Ce n'est qu'en 1961 qu'apparaît l'option du toit rehaussable, lequel deviendra emblématique du West. Ce toit était alors le produit du préparateur britannique Dormobile que Westfalia avait adopté.

À la fin de 1967, VW présente le Transporter de seconde génération (T2), connu aujourd'hui comme « Baywindow » en raison de son pare-brise généreux. Dans cette carrosserie modernisée, Westfalia et VW offrent un nouveau toit rehaussable articulé à l'avant. Les toits plats, champignon et Dormobile demeurent disponibles ainsi qu'une pléiade de variantes de finition intérieure. Sur le marché nord-américain, seul le toit rehaussable VW sera offert ainsi qu'un nombre limité de finitions. Un nombre important d'autres préparateurs du Transporter s'attaquèrent au marché Européen, mais Westfalia garda la quasi exclusivité du lucratif marché américain.

Les ventes des Campmobile VW se multiplient. Si Westfalia prépare son 30,000e Transporter au printemps 1968, il ne lui faudra qu'un peu plus de 3 ans pour atteindre le 100,000e. La crise de l'énergie de 1973 ralentira les ventes, mais le 175,000e West fut tout de même livré en 1976.



■ FRANCFORT, 1952 : Westfalia présente son Camping-Box au salon de l'auto.

VW introduisit le Transporter de 3e génération (T3) ou Vanagon pour 1980. Étudié afin de rencontrer les normes de sécurité, le T3 était plus lourd et son moteur boxer refroidi à air, une version dégonflée du moteur 2 litres de la Porsche 914, peinait à la tâche. Un nouveau moteur refroidi à eau fut mis au point afin de rencontrer les normes antipollution. Lancé sur le marché en 1983, ce moteur *Wasserboxer* eut quelque peine à se mériter la réputation de fiabilité de son constructeur. En parallèle, VW offrit brièvement sur le marché américain le Vanagon avec le diesel 1.6 aspiré de la Golf. Peu de clients eurent la patience de s'adapter à ses 49 ch. Le T3 Vanagon fut maintenu en production jusqu'en 1991 pour le marché nord-américain.



**The Volkswagen Camper
with Westfalia De Luxe equipment**

is a kitchen, bedroom and living-room with skylight, curtains, wall-lights and paneled walls. Comforts include: two upholstered benches that convert into a double-bed, beds for 2 children on driver's seat, wardrobe with full-length mirror, plenty of cupboard space, luggage net and outside roof rack. Convenient kitchen washroom cabinet connected to water supply in 23 gal. polyethylene tank under seat. Two folding tables. Cupboard with ice-box, portable chemical toilet and two-ring cooker are extras. Striped awning when stretched along one side of the car forms a porch.



Ask your dealer for catalog, giving full details and measurements.

■ À GAUCHE : brochure publicitaire de la fin des années 1950 pour le « Westfalia De Luxe » offert sur le marché américain.



■ CI-DESSOUS : Westfalia n'aménagea pas que des VW Transporter. Ce DKW Schnellaster 1956 fut aménagé en caravane complète avec toilette et cuisine. Il est muni d'un moteur trois cylindres deux temps de 33 hp et d'une transmission aux roues avant. On se demande d'où lui vient le patronyme « schnell ».

Il fallut attendre l'année 1993 pour voir apparaître le Transporter T4 à traction avant de notre côté de l'Atlantique : l'Eurovan. La version Westfalia ne fut importée qu'en nombre très limité. La grande majorité des Eurovan aménagés en camping-cars pour le marché nord-américain furent préparés par Winnebago. VW cessa la vente du Transporter et de ses dérivés en Amérique du Nord en 2003.

En 1999, Daimler Chrysler acquit 49% des parts de Westfalia, ce qui mit fin au partenariat du préparateur avec VW.

■ CI-DESSOUS : un Westfalia du tout début des années 1960 avec « l'écouille de sous-marin » qui fut offerte avant les toits rehaussables.



Un certain nombre de véhicules Mercedes-Benz aménagés par Westfalia furent vendus aux USA sous l'étiquette Dodge Sprinter Airstream.

Suite à la scission de Daimler-Chrysler en 2007, des gestionnaires de Westfalia rachetèrent les parts détenues par le constructeur automobile et diversifièrent leur production sur des véhicules de plusieurs marques. La conversion fut difficile et le préparateur fut acculé à la faillite en 2010. Ils furent absorbés par le fabricant de roulottes français Rapido qui maintient toujours la marque Westfalia en existence. ○



**Campingwagen
mit Westfalia-Ausstattungen
SO 69/1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7
SO 70/1 = Mosaik**



■ **CI-DESSUS** : À l'introduction du T2 en 1968, Westfalia offre trois types de toit rehaussables, dont un nouveau toit articulé à l'avant.

■ **EN HAUT** : Un Transporter première génération avec le toit Dormobile, ici avec volant à droite.

■ **AU CENTRE** : le « toit champignon » offert par Westfalia à compter de 1965.

■ **À GAUCHE** : le Westfalia T2 1974 en version finale, avec un toit articulé à l'arrière.



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



ESSENCE, ÉTHANOL ET AUTO ANCIENNE

Par Yves Boulanger, ing.



Depuis le 1er janvier 2023, un amendement à la loi provinciale sur les produits pétroliers impose l'intégration d'éthanol au taux de 10% dans l'essence vendue au Québec. Le taux passera à 15% d'ici 2030. Il n'est pratiquement plus possible d'acheter de l'essence sans éthanol dans une station-service canadienne. Cette situation existe aux USA depuis plus de 10 ans.



probable que l'éthanol n'ait pas absorbé d'humidité en cours de route.

Que faire? La solution bien implantée aux USA est l'usage d'additifs spécifiques. Mais encore faut-il choisir le bon. Il faut ici séparer nos autos en 3 catégories:

- D'abord, les autos munies de carburateurs. Ceux-ci sont susceptibles

La présence d'éthanol dans l'essence engendre plus d'un risque pour nos vieilles mécaniques. D'abord, l'éthanol absorbe l'humidité présente dans le réservoir. Le mélange est corrosif et à partir d'une concentration d'eau de 0,5%, se sépare de l'essence et s'accumule au fond du réservoir. Ensuite, la conductivité électrique de l'eau active les réactions galvaniques entre métaux différents. Puis l'éthanol décape le film d'oxyde d'aluminium qui protège les pièces en aluminium, facilitant leur corrosion. Enfin la combinaison d'eau et d'éthanol apporte de l'oxygène, qui est en mesure d'accélérer la dégradation de l'essence.

Si le carburateur de votre auto possède des joints de liège, ou encore si elle est munie d'un flotteur de niveau d'essence en liège, ceux-ci peuvent être détruits par l'éthanol. L'éthanol peut aussi attaquer certains plastiques et boyaux flexibles. Finalement, l'éthanol contient un tiers moins d'énergie par litre que l'essence, soit 3,3 % de moins pour un mélange à 10%. Il y a non seulement un effet sur la consommation, mais le réglage des carburateurs ou de l'injection pourrait être à revoir.

Il y a deux raffineries au Québec : Suncor (Petro-Canada) à Montréal et Valero à St-Romuald. Dans l'est du Québec, l'essence peut provenir de la raffinerie Irving au Nouveau-Brunswick. Les centres de distribution pétroliers de l'est de Montréal sont également reliés aux raffineries de l'Ontario et à celle de St-Romuald par deux oléoducs de produits raffinés. Dans certains secteurs géographiques, les pétrolières mettent leurs produits en commun et ce n'est que dans les centres de distribution que ceux-ci peuvent être différenciés par l'apport d'additifs spécifiques à chaque marque. Les manipulations, le transport et le stockage de l'essence font en sorte qu'il est peu

d'être endommagés rapidement par l'effet corrosif de l'éthanol. En fouillant les additifs, j'ai trouvé sur ce site une comparaison faite avec une approche scientifique : <https://www.practical-sailor.com/systems-propulsion/outboards/e-10-fuel-additives-that-fight-corrosion> (mis à jour en 2020). Le site est dédié aux marins amateurs et a été fait avec de l'eau salée, ce qui accentue les résultats. Des produits de cette étude, le plus pertinent me semble être le Biobor EB. Je n'ai pas trouvé d'autre façon de l'acquérir que de le commander en ligne. Le coût de revient est autour de \$2 par plein de 40 litres. Certains membres nous ont rapporté employer un produit nommé Ethanol Shield vendu en tablette chez Home Depot, ou encore le Fuel Stabilizer d'Amsoil. Le Marvel Mystery Oil serait aussi intéressant pour les carburateurs étant donné que ce produit a été mis au point à l'origine - en 1923 - pour empêcher l'accumulation de carbone dans ceux-ci. La formule chimique a été maintes fois modifiée, mais la vertu d'origine serait demeurée. Et n'oubliez pas votre tondeuse et votre tracteur de jardin!

- Ensuite, celles munies de l'injection électronique. Les systèmes des autos le moins récentes n'ont plus d'aluminium ou de cuivre dans leur construction; c'est l'acier qu'il faut protéger. On peut se permettre d'employer le Sta-Bil 360, un produit plus facilement disponible. Le grade marin est celui qui a fait l'objet de l'analyse.





■ Dépôts dans la cuve d'un carburateur SU.



■ Dommages causés à un carburateur SU par la présence d'éthanol.

Si votre auto a fait partie des pionniers de l'injection électronique - comme par exemple les Volvo P1800E, les Citroën DS et les Porsche 914 munies du système Bosch D-Jetronic - faute de connaître ces systèmes en détail, je me méfierais et me rabattrais sur un produit comme le Biobor EB. Ceci dit, si votre système comprend une sonde à oxygène (apparue en 1975), l'usage d'autres additifs choisis au hasard pourrait l'endommager.

- Enfin, les autos munies d'un système d'injection mécanique - soit le Kugelfischer employé par BMW sur la 2002*tii*, le système Spica d'Alfa Romeo, le système Lucas de certaines Maserati, Aston Martin et Triumph, ou le système Bosch de certaines Porsche et Mercedes-Benz d'avant 1973, dont la SL « pagode » - vous avez un double défi : prévenir la corrosion ET lubrifier la pompe, ce qui était déjà un enjeu avec l'essence moderne avant l'éthanol. J'ai consulté Wes Ingram, le gourou américain des pompes Spica et Kugelfischer qui m'a référé à un chimiste, lequel a réalisé une étude approfondie sur le sujet. Le Biobor EB est principalement constitué de solvants et son pouvoir lubrifiant ne serait pas suffisant. Le Marvel Mystery Oil demeure le produit le plus approprié pour les pompes à injection mécanique, de pair avec un stabilisateur. Il est disponible en grandes surfaces. En alternative au Mystery Oil, l'ajout de 0,5% d'huile à moteur 2 temps offrirait une protection adéquate contre l'usure.

Ajoutons que le chimiste qui m'a été référé considère que l'essence super vendue par les principales pétrolières offre un mélange d'additifs suffisant pour enrayer les effets de l'éthanol et de la dégradation lors du remisage, en autant que votre réservoir soit rempli d'essence fraîche à l'automne (pour profiter du mélange hivernal) et que le remisage ne dure pas plus de quelques mois.



Si vous remisez votre auto plus d'une saison, les fabricants de stabilisateurs indiquent que leurs produits sont efficaces de 18 à 24 mois. Pour un remisage prolongé, il vaut mieux drainer le réservoir et les carburateurs.

Enfin, les fabricants des additifs Biobor et Sta-Bil indiquent que leurs produits perdent leur performance 2 ans après l'ouverture du contenant. Le Marvel Mystery Oil pour sa part reste efficace pendant 7 ans, n'étant pas un stabilisateur. ○



■ Évitez l'emploi de boyaux d'essence de style d'origine de source européenne. L'éthanol est absent de l'essence en Europe. J'ai acheté de tels boyaux d'un fournisseur britannique. Ils sont devenus durs et cassants en un an. Si les boyaux du comptoir de pièces du coin ne vous conviennent pas au nom de la sacro-sainte originalité, faites affaire avec un fournisseur nord-américain qui a validé la compatibilité de son produit avec l'éthanol.



CHRYSLER BOANO COUPE SPECIALE 1956

Par Arturo Benedetto Giovanni Cartoffoli di Milano



À la fin des années 1940, Fiat bénéficia du plan Marshall. Un avantage pour la firme de Turin fut le développement d'un partenariat avec l'un des trois grands constructeurs américains, Chrysler. Au même moment, cette dernière cherchait à moderniser son image. Fiat leur suggéra de faire affaire avec Pinin Farina ou avec Ghia. Deux châssis Plymouth furent expédiés aux deux carrossiers avec l'esquisse d'un dessin. Chrysler assigna un nouveau membre de son équipe au suivi des deux projets : Virgil Exner. La berline produite par Ghia fut préférée, en raison de la qualité de sa construction. Ainsi débuta une longue relation entre le géant américain et le carrossier italien.

En 1955, le vice-président de Fiat, Gianni Agnelli, prit contact avec Mario Boano, ancien directeur de Ghia et depuis peu carrossier sous son propre nom, pour lui demander de construire un coupé de luxe deux places « au dessin classique, d'inspiration britannique ». Quelques jours plus tard, Boano lui proposait le croquis d'un concept qu'Agnelli accepta, concept basé sur la nouvelle Chrysler 300.

Au début de 1956, Chrysler expédia le châssis 300B requis et la construction débuta. Elle fut achevée quelques mois plus tard. L'auto fut présentée à Agnelli qui exprima son appréciation mais n'en prit pas livraison. Aspirant à la présidence de Fiat, il ne voulait pas être vu au volant d'une auto étrangère.



L'auto ne fut jamais présentée dans un salon. Le fils de Mario Boano fut chargé de la conduire vers la France où il la livra, à un péage d'autoroute, au directeur de Fiat France, Umberto Agnelli. Ce dernier conserva l'auto discrètement pendant quelques années. Elle resta en France jusqu'à la fin des années 1980 puis traversa l'Atlantique vers les USA où elle fut enfin présentée dans plusieurs expositions.

La Carrozzeria Boano ne fut pas active très longtemps. En 1957, Mario Boano fut embauché par Fiat pour diriger son département de design; son fils Gian Paolo lui succéda en 1959 et fut actif chez Fiat jusqu'en 1988. ○



CRASHING THE PARTY

Par Alain Raymond



C'est avec l'ami Éric Smits que nous décidons de profiter d'une rare journée ensoleillée pour exercer nos maîtresses italiennes. Rendez-vous dans le stationnement Tim Hortons, à Farnham, le temps de programmer le trajet sur Google Maps : direction Frelighsburg en passant par Stanbridge-Est, sur des routes de campagne relativement bien carrossées de la belle région agricole des Cantons-de-l'Est.

Comme il est déjà 11 h, une pause café-croissant s'impose. La petite Fiat *icsunonove* coursifiée et sa belle amie Fulvia trouvent à se garer devant La Rumeur Affamée, à Frelighsburg, à quelques minutes de la frontière avec le Vermont. Atablés au soleil, les deux amis discutent de l'état du monde, du sens profond de la vie, de l'avenir de l'espèce humaine... mais surtout, du



prochain projet automobile et des possibles voyages d'exploration à la recherche du boulon manquant de la X et de l'écusson authentique de la Fulvia.



Quelques curieux se posent des questions devant la Fulvia. « C'est la même marque que les pâtes Lancia? ». « Oui, mais celle-ci n'est pas comestible! ». Et la X, « Vous n'avez pas peur de rouler dans une si petite voiture? ». « Oui, terrifié, mais pas autant que les nombreux motocyclistes qui viennent de passer devant nous... »

Les deux italiennes reprennent la magnifique route, direction Mansonville, en passant par Abercorn. Arrivés à Mansonville : « Et si on allait rendre visite aux membres VEA-CARM qui festoient chez Alois Fürer, à Bromont? ». Bonne idée. Mais d'abord, deux sandwiches aux rillettes de Canard Lac-Brome, chez La Pâtisserie Owl's Bread. Entre Mansonville et Knowlton, la 243 a été récemment refaite, un véritable billard. Quel plaisir de rouler sans entendre beding-badang!



Arrivés chez Alois, nous « crashons le party » qui se tient dans le grand garage, où Alois fait encore couler le fromage de raclette. Discussions habituelles autour de la table qui se terminent par le succulent dessert généreusement servi par Alois.

Il ne reste plus qu'à prier (insérez ici votre divinité préférée) pour quelques autres journées aussi clémentes qui nous permettront de reprendre la route au volant de nos magnifiques et si attachantes « antiquités ». ○





L'AUTO EXOTIQUE AU QUÉBEC

Par Yves Boulanger

Mes remerciements à Marcel Massini et Brian Pollock pour la partie Ferrari.



Avant les années 1960, les autos les plus exotiques que les québécois connurent étaient anglaises. Nous avons déjà parlé des AC, Allard et Aston Martin importées au compte-goutte par Budd and Dyer. Jaguar connut une certaine popularité, allant des toutes premières XK120 aux D-Type et XK-SS, mais l'auto la plus performante et la plus chère de cette période fut la 300SL de Mercedes-Benz dont un certain nombre roulèrent au Québec.

Qui parle d'autos exotiques pense spontanément auto italienne - or je ne trouve aucune trace d'une Ferrari ou d'une Maserati qui aurait existé à Montréal avant 1960. Au milieu des années 1970, je rendis visite à Luigi qui était depuis quelques années agent Ferrari à Montréal. On voyait très rarement les autos au cheval cabré dans nos rues : Luigi me dit ce jour-là qu'il en existait au total une quarantaine dans la province. La première aurait été un coupé Pininfarina 250GT acheté par un monsieur Giorgio Ullo au tout début des années 1960. Tout au moins, c'est ce que j'avais compris.

Bien des années plus tard, j'ai fait le lien avec un autre nom : George Woolley, le premier agent de Ferrari à Montréal. Woolley a vendu quelques Ferrari jusqu'au début des années 1970; il a d'abord acheté les autos par l'intermédiaire de Chinetti à New York. À partir de 1967, on retrouve la trace d'une dizaine de 275, 330 et 365, de quelques Dino 246 et d'une ASA 1000 associées à son nom dans les registres de l'usine.

Luigi Della Grotta, un mécanicien d'origine italienne, a vécu en Argentine après la guerre et aurait travaillé pour Fangio. Arrivé au Canada au milieu des années 1950, il aurait convaincu Enzo d'exporter ses voitures vers le Canada alors que ce dernier ne voulait pas les voir rouler sous notre climat. Le lien entre Luigi et Woolley à cette époque est nébuleux. Luigi offrait des services de réparation automobile dans Westmount; Luigi Wheel Alignment and Auto Service occupait la porte voisine de Budd & Dyer. Il est probable que Luigi entretenait les Ferrari vendues par Woolley. Woolley n'avait pas de local commercial et faisait affaire à partir d'un porte-document. Vous désiriez une Ferrari, il vous rendait visite pour signer la commande. Woolley a été agent Ferrari jusqu'en 1971, alors que Luigi Sports Cars commença à s'annoncer comme agent Ferrari au printemps 1970, installé au 2e étage d'un garage de Westmount au 4428 Ste-Catherine ouest.

En 1962, l'agence Fiat montréalaise British & American Cars Ltd. semble avoir eu un intérêt pour représenter la marque au cheval cabré, mais aucune Ferrari n'est enregistrée à leur nom dans les registres de l'usine. Seule une 250GTE d'occasion fut annoncée par leurs soins en 1964, alors qu'Alec Budd y était devenu représentant. En 1966, British & American annonce sur le National Post son statut d'importateur Maserati. Encore là, ce sera de courte durée. L'entreprise prend le nom de Fiat Sales and Service en 1968, année où Maserati devint propriété de Citroën et Citroën de Fiat. C'est dans la salle de montre de Citroën Canada qu'on verra quelques Maserati; Claude Guillot m'a confirmé y avoir livré une poignée d'Indy et de Ghibli.

SELECTION For SATISFACTION

★ FIAT	★ VOLVO
● Super Deluxe 750	● P-544
● Jaagst Spider 750	● 122-S
● 1100 Special	● Canadian
● 1200 Spider	● P-1800

FERRARI ★ ALFA ROMEO

★ SALES ★ SERVICE ★ PARTS

BRITISH & AMERICAN CARS LTD.

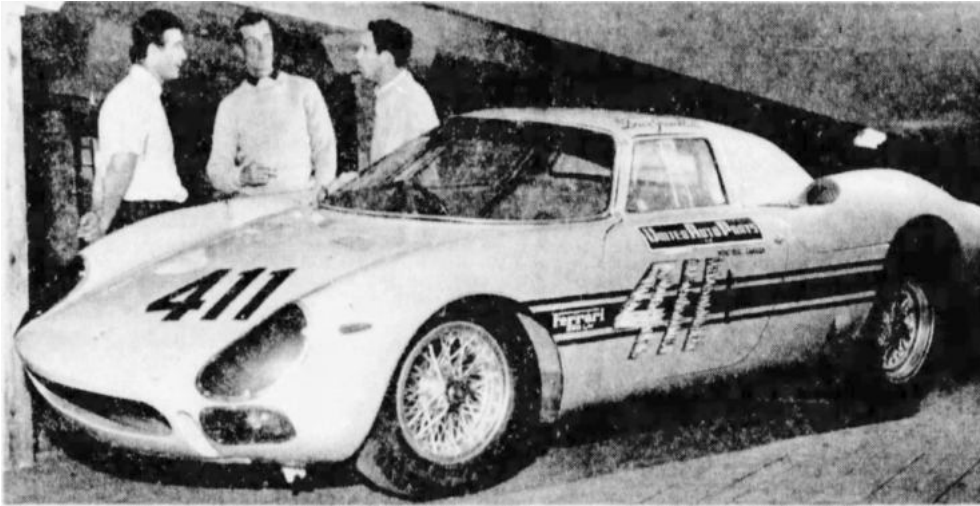
FIAT SALES & SERVICE CENTRE

1460 JARRY ST. EAST RA. 1-9337

En 1971, un nouveau joueur a pignon sur rue près du Forum : Eugène Carrié Automobiles ouvre ses portes. M. Carrié est arrivé de Port-Au-Prince l'année précédente avec en poche la licence de distribution Lamborghini pour les Amériques moins les USA. Il apportait avec lui une Espada et une Miura S. Jacques Duval s'est vu confier la Miura pour un essai routier (172 mi/h) et relate être resté coincé avec l'auto que personne ne venait récupérer.

Eugène Carrié Automobile sera pendant les années 1970 le nouveau temple de l'auto européenne : la salle de montre présente les gammes Fiat, Alfa Romeo et Citroën, mettant en vedette la nouvelle SM. Cette salle de montre fermera ses portes au tournant des années 1980, mais Eugène Carrié restera actif à titre d'agent Lamborghini.

■ Publicité parue dans le Montreal Star en juillet 1962. C'est la première publicité canadienne mentionnant la marque Ferrari. La mention d'une Volvo « Canadian » en 1962 est intrigante. La Fiat « Jaagst Spider » est un cabriolet carrossé par Vignale sur la base de la Fiat 600 et fabriqué par la filiale allemande de Fiat, Neckar.



■ Janvier 1966 : cette 250 LM (6047) aurait été la première Ferrari de compétition au Canada. Achetée aux USA d'occasion par UAP, elle fut inscrite aux 24 heures de Daytona. Sur la photo, on voit George Woolley sur la gauche, le pilote Dave Greenblatt sur la droite, et un officiel du Circuit Saint-Jovite.



Plusieurs mécanos vinrent d'Europe pour travailler dans son atelier et poursuivront leurs carrières à Montréal pendant des années. Eugène Carrié se retirera lorsque Lamborghini sera absorbée par VW en 1998, entraînant la révocation de sa licence de distributeur.

Après la faillite de Budd & Dyer en 1963, Cambridge Motors prit en main la distribution d'Aston Martin et d'AC. Ils furent aussi les premiers agents Lotus au Québec, mais ils cessèrent leurs activités en 1966. Lotus fut représentée par différents agents jusqu'en 1971, puis après quelques années d'interruption revint en 1975 entre les mains de Ninth Avenue de Lachine, et ensuite de Robert Coiteux sur Papineau.

Quelques autres marques furent diffusées au comptegoutte. Une De Tomaso Mangusta a existé à Montréal jusqu'au milieu des années 1970; je ne trouve cependant aucune trace d'un agent québécois à cette époque. Ford Canada n'importa pas la Pantera qui était offerte par les agents de la marque aux USA entre 1971 et 1974. Quelques-unes traversèrent la frontière : l'une d'entre elles appartenait au copain d'une voisine, un étudiant américain à McGill. À la même époque, le copain d'une autre voisine remplaça sa Spitfire par une Dino 246... belle époque.

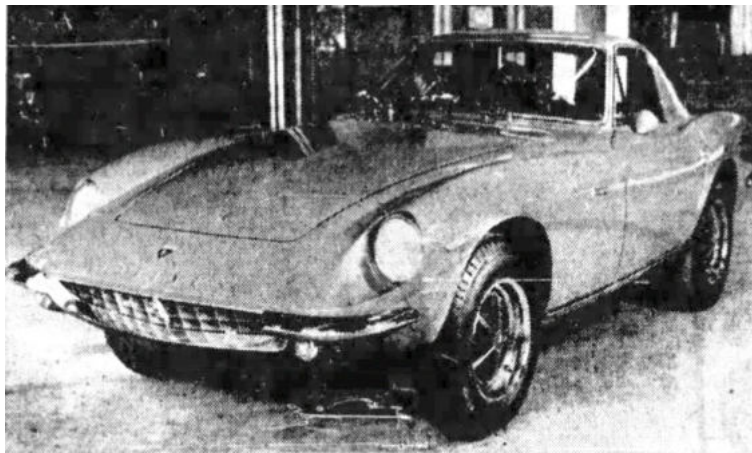
Au début des années 1980, Dino Rivera ouvrit une grande salle de montre sur Jean-Talon (en face du Côte St-Luc BBQ!) avec l'intention de remettre l'auto italienne en évidence dans le panorama canadien. D'abord concessionnaire Alfa Romeo, il devint agent canadien pour De Tomaso et sa filiale Maserati. Même si on avait vu s'infiltrer quelques Bora, Merak et Khamsin, la marque au trident avait disparu du Québec depuis l'épisode Citroën Canada. Rivera se lança ensuite dans l'aventure d'importer l'Innocenti Mini, un autre produit De Tomaso, et y laissa sa chemise rapidement.

L'ère yuppie vit apparaître un engouement pour les autos de luxe européennes. La BMW 320i était le point de départ, duquel le yuppie graduaient vers la Porsche 944. Les 911, rares à Montréal jusqu'au milieu des années 1970, devinrent de plus en plus communes, tout comme les Mercedes 450SL. La Ferrari 308 GTB apparue à cette époque s'inscrivit dans la tendance. D'objet convoité par les passionnés de mécanique, l'auto exotique devint de plus en plus un objet de statut social. La tâche la plus fréquente chez Luigi et ses collègues devint le remplacement de l'embrayage.

À suivre....

■ La Torino d'Intermeccanica fut offerte à Montréal en 1968.

Cette marque fut créée par Frank Reisner, un Hongrois qui vécut plusieurs années à Montréal. Arrivé en Italie en 1959, il débuta par la fabrication d'échappements sport qui étaient vendus ici par Peter Broeker sous le nom de Stebro. Deux Torino furent exposées au Salon Auto Sport 1969, un coupé et un cabriolet, j'en ai une photo floue « Instamatic » quelque part. Ford ayant aussi une Torino, l'auto fut rebaptisée Italia.



Torino, here, built in Turin by Montrealer Frank Reisner

INTERMECCANICA TORINO

ITALIAN BODY — AMERICAN HEART
Coupe and Convertible models powered by 302 cu. in. Ford high performance engine. Designed by Scaliati.

Acceleration — 0-60 in 5 secs., top speed in excess of 140 m.p.h. Incomparable at any price

\$6850
FOB Montreal

For further information contact
MERRILL CALLAN
at
PROVINCIAL MOTOR CAR DISTRIBUTORS LTD.
Phone 488-2392



■ La Marcos GT 3 litres présentée au Salon de l'Auto 1970 était curieusement une version à moteur V6 Ford Zodiac plutôt que celle à moteur Volvo 164 courant ici. Marcos avait abandonné depuis quelques années la caisse en contreplaqué. Cette auto restera unique à Montréal et dormira longtemps dans un atelier du West Island.

For the ultimate in performance and distinction, see the 1970 **AC** Fastback!

Garage Special Service Inc.

4269, St. Catherine W., Westmount
Tel. 932-5748

■ Situé dans une partie de l'ancien bâtiment de Budd & Dyer, le garage Special Service Inc. importa quelques AC 428, la version endimanchée de la Cobra MKII. Elles auraient été les seules autos de ce type importées en Amérique du Nord.

Eugène Carrié Automobile Ltée
Canada

Is proud to announce their appointment as Authorized Dealer of these distinguished European cars.

ALFA-ROMEO
CITROEN
MASERATI

FIAT

See the 1972 models on display at our New Showroom

2107 ST. CATHERINE ST. WEST

937-3991 ★ SALES ★ **933-7343**
SERVICE ★ PARTS

FACTORY MECHANICS FROM EACH COMPANY ON DUTY

■ Juin 1971 : la Miura S d'Eugène Carrié (4551) se mérite la page couverture du premier numéro d'Auto Loisirs, un encart automobile dans La Presse du samedi. J'attends le numéro 2 depuis 50 ans. En page 28, un prophétique « Où en est l'auto électrique? »

Jensen Interceptor II

\$ 14,000^{00*}

A modest price to pay for **The Perfect Automobile**
Test drive one by appointment and experience why

Contact:
Mr. H. Peter Lerch
or Mr. H. Michael Lerch
c/o East West Imports Ltd.
310 Victoria Ave., Westmount, Que.
Telephone 482-0606

JENSEN

*Pre-delivery inspection and freight extra.

■ Annonce publiée par Sports Car Specialist en 1971 pour la Jensen Interceptor qui fut brièvement offerte par leurs services. La marque Jensen fut offerte par la suite par une agence de Toronto.

AUTO LOISIRS

LA PRESSE, MONTREAL, SAMEDI 19 JUIN 1971

- ESSAI D'UNE FORD '71 AU GAZ PROPANE
- AU VOLANT DE LA MAZDA 616
- LAMBORGHINI MIURA : 3 MILLES À LA MINUTE
- GT HAUTE PERFORMANCE CONSTRUITE AU QUÉBEC

Public information de **la presse**

■ Cette Iso Grifo 1968 (no. 203) fut vendue neuve par Moleba de Sainte-Marguerite (Mercier). Jacques Duval l'essaya pour son Guide de l'Auto 1969, avant qu'elle ne soit exposée au Salon de l'Auto 1970. Je l'ai vue près du pont Mercier à la fin des années 1980. Elle aurait été la seule Iso importée au Canada et est aujourd'hui en Hongrie. Moleba était un atelier spécialisé en voitures de course et agent Alfa Romeo, animé par le pilote André Leclaire et le préparateur Bruno Tagliani. Une piste d'essai se trouvait derrière le bâtiment. L'aventure ne dura que de 1968 à 1971.



■ Cette sublime Ferrari 250GT Lusso (5867) fut vendue neuve à un montréalais en 1964. Maintenu en état d'origine, elle est vue ici à Pebble Beach en 2015 alors qu'elle appartenait toujours à un membre de la famille de son premier propriétaire. Toute d'origine, elle y remporta le prix « préservation » .

■ Cette Dino 246GT 1970 (0870) fut commandée par Brian Pollock à travers George Woolley. Il en prit livraison à l'usine lors de son voyage de noces. Il ne s'en est jamais séparé. Entièrement d'origine, cette Dino remporta elle aussi le prix « préservation » à Pebble Beach en 2018. Enzo avait tort : ces Ferrari vendues à Montréal ont été bien soignées. Brian a essayé en vain d'acquérir la Lusso ci-dessus après l'avoir vue chez Luigi en 1977. Membre des premières heures du EVEA, il vit aujourd'hui dans l'état de Washington.





@ MAD DOGS AND ENGLISHMEN... PERHAPS?

By David Boyd

L'auteur est essentiellement un « Gentleman Driver » qui est devenu un bon ami au cours des vingt dernières années. Il possédait un cabriolet Traction de 1939 la même couleur que le nôtre sauf qu'il était doté d'un volant à droite et fabriqué à Slough en Angleterre. En compagnie de son épouse June, il roula dans presque tous les pays du continent Européen mais surtout en France où nous l'avons croisé à Paris et puis plus tard à St-Jean de Luz en 2019. Je vous invite donc à le suivre dans son périple à Orléans au volant de sa Citroën Trèfle de 1925 alors qu'il avait alors 86 ans et que Buttercup (surnom de sa 5CV) en avait 96.

The Author is really the epitome of the "Gentleman Driver" that became over the the past twenty years a good friend of mine. He owned a 1939 Traction Cabriolet the same year and colour as our old one but RHD built in Slough England. With his wife June he circumnavigated Europe aboard this Time Machine and once met us in St-Jean de Luz in 2019. I invite you to join him in his trip from the Cotswolds, England to Orléans, France alone aboard his 1925 Citroën Clover 5CV, he was then 86 and his 5CV 96...

- Richard Boudrias.

Towards the end of the First World War, André Citroën was manufacturing 50,000 shells a day for the French Army. If you were a German soldier fighting in the trenches you might just be a little concerned about that fact! But Citroën himself was also a worried man because he knew that the war was entering its latter stages and when it finally did end... who would want shells? Answer... not many! However he had watched Louis Renault making a few cars before the War and so he decided that he would make a motor car himself and that he would overtake Renault in 2 years... In fact it took him 18 months from the new factory, in Paris.

The first model was the A type introduced in 1919. It was a 10 hp, rugged and reliable car which sold well enough but Citroën wanted something more for the masses. So in 1922 the smaller C type or 5CV of 856 cc was introduced and immediately found favour not only for its attractive appearance and low cost but because also it was easy to drive, economical and very reliable. The 5CV was in fact the first motor car to circumnavigate Australia in 1925... no mean achievement even today!

The 5CV (or the "Cloverleaf" as it was known in the UK) became very popular with the more adventurous ladies of the time and it began to sell extremely well something which did not go unnoticed by a certain Lord Austin over here!

All this is mere background. But suffice to say that this year, 2022, saw the Centenary of the little Citroën Cloverleaf or Trèfle as it was called in France. To commemorate this event, l'Amicale Citroën Club de France organised a Rally south of Orléans in the Loire at Marcilly en Vilette. It was hoped that 100 of these cars would gather at the local Golf Club to celebrate one of the first successful automotive achievements in large production.

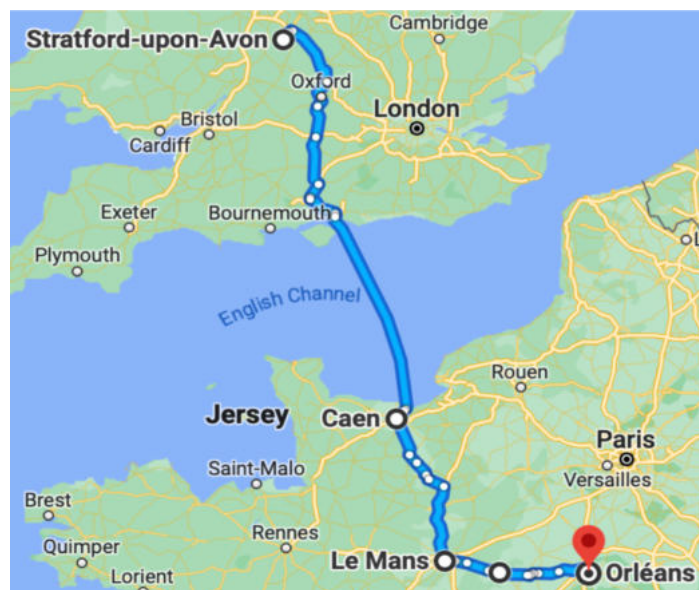
Altogether some 85,000 5CV's were made between 1922 and 1926 when production finally ended. Not big by today's standards but it was enough to see Citroën progress towards becoming the largest European car manufacturer at the time. In 1926 he opened a factory at

Slough which continued to produce cars including the Popular Light 15 models until production ceased there in 1955.

The centenary celebrations were well advertised by the Amicale Club and having owned one of these delightful cars, a 1925 model, for some 14 years the prospect of a trip to the Loire had some real attractions because as many will know it is a lovely part of France, full of magnificent Châteaux in beautiful countryside.

The aim was to put the car on a trailer and tow it down to Orléans but that really didn't seem to be much fun. Far better to get behind the wheel and drive the machine all the way which was in fact what happened. Unfortunately my wife June could not make it due to a very recent house move so it became very much a one man job!

And so at midday on Monday 10 June I set off on my own with a map and my beloved Tom Tom navigation system voiced by the late Roger "the Saint" Moore who got me out of no end of scrapes during my epic little journey. Wonderful piece of kit and highly recommended.





Everyone said “keep off the Motorways” as you are slow and a ruddy nuisance but the trip down the M40 from Stratford on Avon was easy and everyone gave me a wide berth. Being pretty flat the Motorways are less stressful on an old car and there are ample places for stops and fuel. Our Police didn't seem too bothered although the French Gendarmes are a very different matter so be careful over there. After Oxford it was on to Newbury using the A34 and on towards Portsmouth arriving at 6 pm. All quite uneventful. Speed was maintained at around 30mph (occasionally up to 40 mph) and the miles (118) passed by without mishap. Dinner on the Ferry, bed and look out France in the Morning!

Left the ferry at Caen in bright sunshine and on time but beware of the long delays at passport control. Eventually got away and headed for Le Mans, my first overnight stop. First choice was the autoroute south of Caen which helped make good time for quite a long journey, some 130 miles. The weather was beginning to warm up and showed signs of becoming hot which proved to be the case because by the time I arrived at Le Mans it was well over 30C although Miss Buttercup, as my trusty steed is named, showed no signs of overheating.

The stay was at a small chateau which has been in the same family for many decades and the owners, Pierre and Martine, made me very welcome. They loved the car and invited friends round to see it which was rather nice and quite boozy too. Slept like a log after the days drive and woke up fresh for the final stage down to Orleans some 120 miles away.

A delightful breakfast saw me ready for the off after a quick check over of Miss B who seemed fine and this time I decided to use the « D » roads to get a better “feel” for rural France. By this time I was feeling a lot more confident about the car and was really enjoying the drive which at its leisurely pace gave more time to take in the Summer

scenery and watch the hay making which is always a few weeks earlier than in the U.K. Temperature was rising all the time and with the top open sun cream was a necessity. Lots of waving and thumbs up from overtaking motorists made us feel welcome which was really nice. The French do like their old « voitures » and at every stop there was no shortage of admirers. Four pm in the afternoon saw Orleans looming up on the horizon so time to switch on the Tom Tom to get myself into base which was the Comfort Hotel south of the city where I had booked in for four nights leaving on the Sunday morning for the return trip.

The Rally was over three days commencing on the Friday so having arrived on Wednesday evening, it gave me a free day on Thursday to find the Rally site and also have a look at this most pleasant part of the Loire. The Loire itself is a grand river with lots of pretty towns and villages along its banks. I took advantage of what they had to offer enjoying a beer or an ice cream in the town Square chatting with the locals in the summer sunshine and just enjoying France and all it has to offer. I remember at one point I pulled off the road and slumbered at the side of a wheat field in the hot sunshine to give Miss B a rest. Times like that are never forgotten.

The Rally started the following morning with some 90 cars gathering at the Golf Club by midday. 5CV's come in a variety of shapes and sizes, the Torpedo (boat tailed) being the most popular. Yellow is the most popular colour, « citron » or “lemon” being a play on André Citroën's own name! The Tourers were



there in numbers too as was the odd Doctors Coupe and shop van. Only 2 were in rhd format, mine and another UK car owned by Bernie Shaw, the President of the Traction Owners Club that also caters for all the rear wheel drive Citroëns. All the rest being traditional lhd and they turned up from far and wide, France, Germany, Belgium, Netherlands, Spain etc. A wide bunch of enthusiastic owners was the outcome of all this which gave the rally a most friendly atmosphere.

The word had apparently got around that a “mad” Englishman had actually driven all the way from the UK so when I arrived I was greeted by a large crowd with much waving and clapping which was somehow rather nice and quite rewarding for my efforts. Cold drinks were offered all round because by this time the temperature had risen to a seriously warm 41C and the afternoon run became a challenge for some of the cars but somehow everyone seemed to make it back to the Clubhouse for a most pleasant evening dinner at the Golf Club followed by drinks outside as the sun set.

Saturday dawned bright and sunny with clear blue skies and prospects of another scorcher for our trip to the magnificent Château at Chambord, some 40 miles away. Welcome stops for cold drinks were arranged along the way. At one of these Miss Buttercup decided to start losing petrol from the Solex Carburettor. I had noticed on the way that petrol consumption was rising but put this down to heavier use of the accelerator but this proved not to be the case. The culprit was a small brass plug in the carburettor which had come adrift allowing fuel to leak out. A friendly local soon tapped and plugged the hole and off we went again eventually to enjoy a delightful lunch at a restaurant near to the Chateau before taking the opportunity of a guided tour of this magnificent property. Unfortunately the Chateau itself was covered in scaffolding for extensive refurbishment but this did not lessen the enjoyment of the visit.

Throughout all of this the little 5CV's toddled along and I did not notice any falling by the wayside even though the heat of the day was intense but these little cars are noted for reliability and if maintained properly, as most were, then they are delightful, fun to drive and comfortable too.

There were more events on offer for Sunday but sadly I had to start for home early that day to be home by Wednesday for other commitments so I did miss the closing session and prize giving. I did however get a prize for the longest distance travelled which was very nice.

The journey back to Caen via Le Mans was pleasantly uneventful save for a decision to make up time by using the Autoroute to Caen. The local Gendarmerie got wind of this and pulled me up on the basis that slow vehicles were not allowed on these highways. It was all very friendly however and maybe they just took pity on some poor old Englishman who couldn't afford a “proper” car.

Worth remembering if you are Rallying off to the Continent this Summer! This apart it was a trip not to be missed and a delight to have undertaken in an early French car. We covered 943 miles in all... not bad for a pair of old 'uns ! ○



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



ON ROULE EN ONTARIO

WE DRIVE IN ONTARIO

Par Gilbert Denis / By Nancy Acemian



Beaucoup de membres du VEA, en fait 95,5% des membres, ont manqué la balade «On roule en Ontario» par une belle journée estivale de septembre (le 16).

Ce sont plus de 300km qui ont amené les participants à un pique-nique à Chrysler Beach and Picnic Area à côté du bien connu Upper Canada Village le long du fleuve pour un retour par les routes d'arrière-pays jusqu'à la rivière Outaouais vers Montréal.

C'est en empruntant la route QC-338 qui devient la ON Rd 2, que le groupe s'est arrêté à Cornwall pour ensuite traverser les îles de Long Sault et s'arrêter au parc Chrysler, près de la locomotive Grand Trunk 1008 à la gare d'Aultsville.

Au retour, alors que certains ont quitté le groupe pour faire des achats à Cornwall, les autres roulèrent sur les routes longeant la frontière Ontario-Québec pour s'amuser dans les routes sinueuses jusqu'à longer la rivière vers Montréal sans être coincés dans le trafic potentiel au pont de l'Île aux Tourtes.

Une belle balade aux dires des membres présents. Dommage pour tous les autres ! ○

Many VEA members, in fact 95.5%, missed the "A drive in Ontario" ride on a beautiful summer day in September (the 16th).

More than 300km of driving took participants to our lunch spot at Chrysler Beach and Picnic Area next to the well-known Upper Canada Village along the river, before returning via back-country roads to the Outaouais River back to Montreal.

Taking QC-338, which becomes ON Rd 2, the group stopped in Cornwall, then crossed the Long Sault Islands and drove towards near Grand Trunk 1008 at Aultsville Train Station in Chrysler Park where we picnicked.



On the way back, while some left the group for some shopping in Cornwall, the others took to the roads along the Ontario-Quebec border, enjoying the winding roads along the river back to Montreal without getting stuck in traffic on the l'Île aux Tourtes bridge. What a great way to finish a beautiful drive!

According to the members present it was a great ride. Too bad for everyone else! ○



LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA

VEA PORTRAITS GALLERY



LA TRACTION AURA 90 ANS!



■ Quatre membres et leurs Traction Citroën se sont réunis devant le joli garage de l'un d'entre eux pour enregistrer un message d'appui des Citroënistes québécois aux célébrations qui auront lieu en mai 2024 pour le 90^e anniversaire de leur auto favorite. Dans l'ordre, Richard Boudrias, Kosta Sofoulis, Jean-Claude Taquet et Martin Mainville.

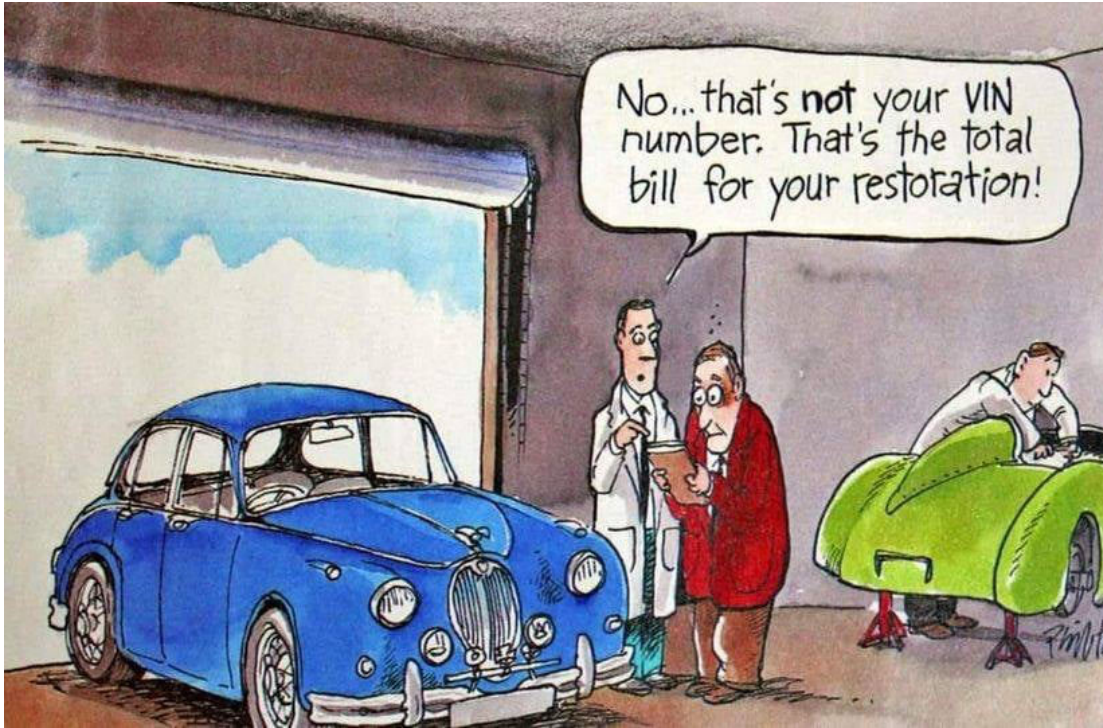
<https://90ansdelatraction.com>



LA BOITE À GANTS DU VEA

VEA GLOVEBOX

LES JOIES DE LA COLLECTION



■ Produit annoncé sur Etsy



LES PETITES ANNONCES

CLASSIFIEDS

À VENDRE : DIVERSES PIÈCES

Deux amortisseurs avant neufs, marque Gabriel, pour Alfa Romeo GTV-Berlina-Spider - \$45 pr. et deux amortisseurs Sachs usagés - \$30 pr.
 Deux balais d'essuie-glace neufs Trico Classic, fini stainless, montage à bayonnette et longueur 15 po. (no. 33-150) - \$30
 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

Manuels du propriétaire Talbot 1948, Austin 1100 1966
 Satisfaction garantie ou argent remis.

Contactez/Contact: Yves Boulanger

À VENDRE / FOR SALE : Klaxons Lucas / horns

Une paire de klaxons Lucas Windtone WT618, deux tons, avec connecteurs. Reproduction, neufs dans leur boîte. Employés sur plusieurs autos anglaises des années 1950 - MG, Triumph, Morris, Jaguar, etc.

Se vendent 100€ chacun, demande \$100 CDN la paire.

One pair of Lucas Windtone WT618 two tone horns with connectors. Repro, new in box. Used on many British cars of the 1950s - MG, Triumph, Morris, Jaguar, etc.

Sell for 100€ each, asking \$100 CDN for the pair.

Contactez/

Contact:

pao@cgocable.ca





819 471-6798

www.fitzbackgarage.com

info@fitzbackgarage.com

8100 Avenue Ouimet,
St-Hyacinthe, Québec
J2R 1S8

 Fitzback Garage
Voitures Anciennes

ÉVALUATION DE VOITURES ANCIENNES

SERVICE PROFESSIONNEL

D'UNE JOURNÉE!

Reconnu par la SAAQ
Reconnu par les compagnies d'assurance

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

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



Tél.: 514.745.6278
Cel.: 514.824.6278

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

selon vos exigences

Passionné depuis 25 ans

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

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** 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!



■ Une grande discussion, photo par Bernardo.

