

AUTOSIASTE

VOL 47 no 1

Depuis / Since 1974

HIVER / WINTER 2024



1974 - 2024



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

Bernardo Pizarzewski

Responsable Facebook et Instagram
rés./home: 514-858-1309
bpisar@sympatico.ca

VOL 47 no 1

HIVER / WINTER 2024

ARTICLES

- 3 MOT DE LA VICE-PRÉSIDENTE / VICE-PRESIDENT'S WORD
- 4 MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / EDITOR-IN-CHIEF'S WORD
- 5 RAIN OR SHINE, WE DRIVE THEM : A DAY IN PARIS
- 6-8 UN RÊVE DEVENU RÉALITÉ : ALLARD MOTOR WORKS
- 9-13 L'AUTO EUROPÉENNE AU QUÉBEC : LE DÉCLIN
- 14-17 LA TRACTION EST NÉE
- 18-19 PREMIER RALLYE MENTON RIVIERA CLASSIC
- 20-21 EN VOITURE!

RUBRIQUES/REGULARS

- 22-23 DUO : LES CITROËNISTES
- 24 LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA / VEA PORTRAITS GALLERY
- 25 LA BOÎTE 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

1934 : Présentation de la nouvelle 7CV dans la salle de montre Citroën d'Amsterdam.

PAGE ARRIÈRE / BACK PAGE

1990 : Publicité de Porsche pour la 911

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: 125 exemplaires



MOT DE LA VICE-PRÉSIDENTE

VICE-PRESIDENT'S WORD

Par / By Nancy Acemian



Surprise ! C'est encore moi à la place du président. Cela devient une habitude que le message du président soit écrit par quelqu'un d'autre dans le premier numéro de l'année de l'Autosiate. L'année dernière, c'était la Fée des étoiles et cette année, c'est votre VP, la même personne, mais avec des titres différents.

Une fois de plus, tout le monde s'est bien amusé lors du souper des fêtes du VEA, le 1er mercredi de décembre. Le Bordelais nous a offert un repas de dinde avec le traditionnel dessert "Bombe Alaska", que j'ai eu le plaisir de faire flamber cette année. Quelle expérience ! Toujours dans le but de réduire les interruptions de l'exécutif pendant le souper, notre président a trouvé une façon plus simple de gérer les cartes de fidélité et le tirage des prix de présence. Les cartes ont été divisées en deux groupes et il y a eu deux appels/interruptions au cours de la soirée pour inviter les membres à choisir un cadeau à la table des cadeaux, ce qui a donné plus de temps pour une socialisation ininterrompue aux différentes tables.

Cette année, les cadeaux choisis étaient des bouteilles de vin, des cartes-cadeaux de la SAQ et de Shell, des articles de la Boutique et quelques articles généreusement offerts par les membres. Une fois de plus, certains membres ont approché le président et moi-même à la fin de la soirée

Surprise! It's me again instead of the President. It's getting to be a habit that the President's message is written by someone else in the Autosiate's 1st issue of the year. Last year it was the Star Fairy and this year it is your VP, same person just different titles.

A good time was had by all once again at the VEA's Holiday supper on the 1st Wednesday of December. Le Bordelais offered us a turkey dinner with the traditional "Bombe Alaska" dessert, which I had the pleasure of lighting this year. What a thrill! Also, again always looking at reducing the interruptions from the executive during the supper, our President came up with a simpler way of dealing with the loyalty cards and the draw for the door prizes. The cards were divided into 2 groups and there were 2 calls/interruptions during the course of the evening inviting members to select a gift from the gift table, thus giving more time for uninterrupted socializing at the various tables.

The choices of gifts this year were wine bottles, gift cards from the SAQ and Shell, items from the Boutique and a few items generously donated by members. Once again,

pour nous remercier de cette merveilleuse soirée. Nous sommes ravis que les membres et les invités aient été satisfaits.

Il y a deux changements cette année. Tout d'abord, pour simplifier les choses lors des événements, nous abandonnons la carte de fidélité. Cette initiative a été bien accueillie au début, mais la gestion des cartes a commencé à devenir encombrante car de nombreux membres oubliaient leurs cartes et certains nous ont même dit que cela ne les intéressait pas. Deuxièmement, nous cessons d'envoyer un courriel d'anniversaire à ceux qui nous ont fourni leur date de naissance. A la place, nous fêterons les anniversaires des membres présents lors des dîners du 1er mercredi du mois.

Enfin, et c'est l'événement le plus excitant de l'année, **le 50e anniversaire du VEA**. Votre comité exécutif travaille d'arrache-pied à l'organisation d'une célébration spéciale. Je ne peux pas dévoiler les détails, car ce ne serait plus une surprise si je le faisais. N'oubliez pas d'inscrire le 22 septembre dans vos agendas pour un brunch de célébration.

D'ici là, j'espère vous voir nombreux à nos soupers du 1er mercredi et à d'autres activités du VEA. ○

some members came up to the President and myself at the end of the evening thanking us for the wonderful evening. We are delighted that members and guests were pleased.

There are 2 changes this year. First, to simplify things at events, we are discontinuing the loyalty card. It was well received at its start, but the management of the cards started becoming cumbersome as many members would forget their cards and some even told us they were not interested in it. Second, we are discontinuing the birthday emails for those who supplied us with your birthdate. Instead, we will be celebrating birthdays of members' present on the 1st Wednesday of the month suppers.

Finally, and the most exciting event of the year, **the VEA's 50th anniversary**. Your executive is hard at work planning a special celebration. Can't give away any of the details as it won't be a surprise if I do. Just be sure to enter September 22 in your calendars for a celebratory brunch.

Until then, I hope to see many of you at our 1st Wednesday suppers and other VEA activities. ○



MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Par / By Yves Boulanger



L'année 2024 est pour le VEA un double anniversaire : d'abord le cinquantième du club, et ensuite le quatre-vingt-dixième de la Citroën Traction.

À sa naissance en 1974, le EVEA était d'abord un regroupement d'amateurs d'anglaises. Incontournable, car avant le début des années 1960 c'était surtout des marques anglaises qui étaient importées. Mais Gilles Desroches, l'un des cofondateurs, avait un intérêt pour une auto qui ne fut jamais importée ici, la Citroën Traction. Cet intérêt influencera plusieurs membres autour de lui. Qui se souvient que Richard Boudrias a roulé en MG jusque dans les années 1980? C'est lorsqu'il a conduit une Traction en 1984 lors d'un évènement organisé par le VEA pour le 50e anniversaire de ce modèle qu'il a été séduit.

Pensons qu'en 1974, la Traction a 40 ans - mais la dernière 11CV fabriquée n'en a que 17, alors que la dernière MG TF en a 19. C'est une perspective intéressante : dès les années 1960, une Traction ou une TF était totalement passée mode. Aujourd'hui, on est loin de dire qu'une auto de 17 ans est antique. Mais à l'époque, une auto de 3 ans était déjà démodée, dépréciée et percée par la rouille!

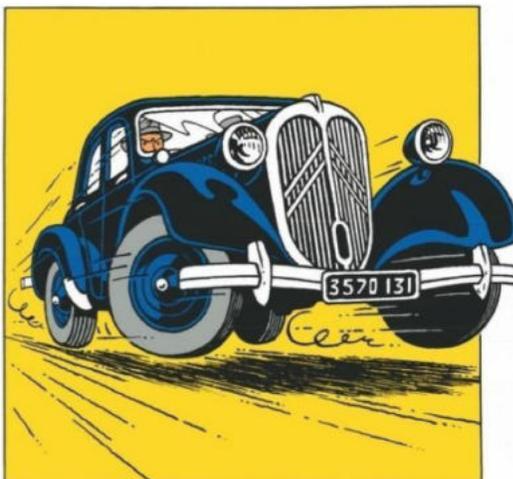
Nous vous présentons aussi dans ce numéro une nouvelle rubrique : intitulée Duo, cette rubrique vous présentera dans chaque numéro deux de nos membres. Une initiative de Pierre Bernard - je le laisse vous en présenter le concept à la page 22. ○

Year 2024 is a double anniversary for VEA: first it is the 50th of the club, and then the 90th of the Citroën Traction.

When it began in 1974, EVEA was first and foremost a group of British car enthusiasts. This was unavoidable, because before the 1960s mostly British brands were imported. But Gilles Desroches, one of the co-founders, had an interest in a car never imported here, the Citroën Traction. This interest will influence several members around him. Who remembers that Richard Boudrias was an MG owner until the 1980s? When he drove a Traction in 1984 during a VEA event for the 50th anniversary of the model, he was converted.

Let's remember that in 1974, the Traction was 40 years old - but the last 11CV manufactured was only 17, while the last MG TF was 19. Interesting perspective: by the 1960s both the Traction and TF were hopelessly old fashioned. Today, we wouldn't say that a 17 years old car is anywhere near antique. But back then, a 3 years old car was outmoded, depreciated and rusted through!

In this issue we also introduce a new feature: in each issue, under the title Duo, this section will present two of our members. An initiative by Pierre Bernard - he explains the concept on page 22. ○



■ Dessin de Bob de Moor

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



1000 boul. Gouin O, Montréal
514 337-3540



RAIN OR SHINE, WE DRIVE THEM : A DAY IN PARIS...

By John Pinnell



... at Beaconsfield.

August 26th was a dark and stormy afternoon. The city of Beaconsfield had been planning "A day in Paris" transforming Centennial Park into a Parisian square, complete with food trucks, a mobile bar, dancing, performances and a classic car exhibit organized by the VEA and Club Alfa Romeo de Montreal. Rain was forecasted and Nancy had to deal with the bureaucrats while they pondered cancelling or delaying the event. Finally around noon, the green light was given for the event albeit starting a couple of hours later than planned.



Mae (the Model A) who was all shined up with a full tank of gas and quietly waiting snug and dry in the garage, was not the least disturbed to follow Roundie (Nancy) from Beaconsfield to the Lachine pier. Only when we were lining up there did it start to drizzle lightly. Eleven brave souls lined up. The last of the cars showed up just before a wedding procession at Resurrection of our Lord (opposite the pier) was set to depart, so, we were able to sneak out before them.

Now normally, a drive from Lachine to Beaconsfield along the Lakeshore is uneventful. However, on this day the City of Pointe-Claire decided to have a village day, closing the Lakeshore and diverting the traffic north next to the golf course. Nothing like unexpected detours while on tour to lose people and to then make it worse, it started to rain. Fortunately, Nancy kept all her chicks lined up and we were able to all arrive at Centennial Park together, just as it really started to rain. Special mention should be made of David Bowen in his (open) TR3, who ended up soaking wet. I don't think I have ever seen someone put a tonneau cover on so fast in all my life.

Fortunately, the rain stopped as quickly as it started. The event was reasonably well attended, given the weather, the food was surprisingly good, the exhibits were interesting and the performances entertaining. It was a good venue to meet new like-minded people from other car clubs.

As dusk approached Mae with her large but dim headlights decided to head back to her dry garage while she could still see and be seen, but many stayed for the music and dancing. All in all, it was a good turnout and I believe everyone had a good time. ○



■ Missing from the photo : David Bowen (to dry out) and Richard Boudrias.



UN RÊVE DEVENU RÉALITÉ : ALLARD MOTOR WORKS

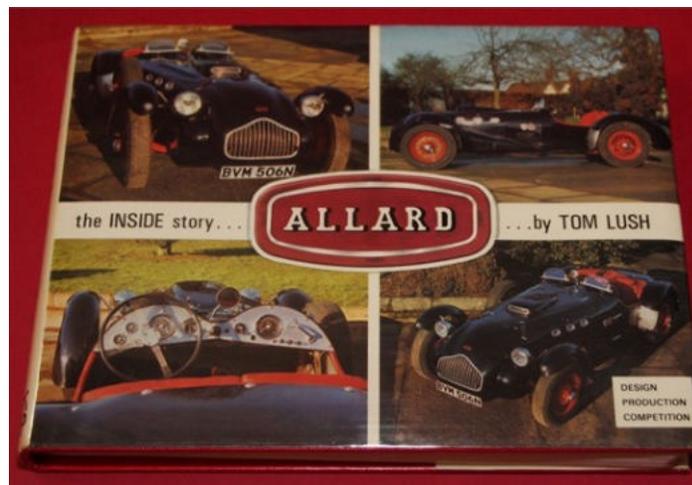
Par Yves Boulanger



Par un beau dimanche matin, le 26 novembre, nous sommes quelques-uns à nous diriger vers un bâtiment industriel anonyme au cœur de Laval. Partis en trio composé d'une Jaguar et deux Alfas, nous trouvons un stationnement plein de déplaçoirs modernes et tiens, une troisième Alfa.

Nous franchissons la porte, nous sommes attendus. Nous nous retrouvons chez Allard Motor Works, un fabricant automobile peu ordinaire.

Il était une fois un homme nommé Roger Allard qui avait envie d'acheter une auto sport ancienne. Nous sommes à la fin des années 1990. Au hasard de ses recherches, il trouve dans un marché au puces un bouquin sur lequel apparaît son nom. Éberlué, il découvre que dans les années 1950, un constructeur automobile britannique nommé Sydney Allard a construit une série d'autos sport et de compétition. Cette révélation fascinante a chez lui un effet marquant : ça lui donne envie de devenir lui aussi constructeur d'autos sport.



■ Le livre par lequel l'aventure a débuté.

L'aventure débute tranquillement. Il se familiarise avec la marque qui porte son nom. Le modèle le plus marquant a été la J2X. Ce sera sa cible. Sa réflexion l'amène à vouloir faire une auto dont certains aspects seront modernisés, tout en gardant le cachet original. Il faut donc en refaire la conception technique à 100%; copier une originale serait inutile. La partie motorisation est relativement facile, la grande majorité des Allard ayant été propulsées par des V8 américains. La voie est tracée. Si l'utilisation d'un moteur neuf déjà certifié par l'EPA résout une partie des exigences réglementaires, les normes de sécurité, elles, constituent un défi considérable. Fort heureusement, aux États-Unis la toute puissante NHTSA réduit considérablement les exigences de sécurité pour les petits constructeurs dont les produits sont calqués sur un véhicule ancien... ça tombe à point. Au Québec, Roger nous souligne que la SAAQ a bien du mal à concevoir qu'une auto dépourvue d'un véritable pare-brise n'ait pas besoin d'essuie-glace.



■ Quelques Allard furent importées à Montréal par Budd and Dyer, comme cette J2X 1953 (no. 5209). Elle est à vendre chez Hyman à St-Louis, Missouri.

Après 25 ans de travaux et de développement, Roger et son fils Chris nous font connaître le résultat. Ils sont accompagnés par un voisin, Antoine Bessette. Ancien pilote de course au niveau international, Antoine a développé l'auto hyper exotique Felino. Son entreprise est installée à l'autre bout du bâtiment. Depuis quelques années, lui et son équipe participent à la construction et au raffinement des Allard.



■ Le châssis naît sur ce gabarit.

La construction d'une Allard J2X Mk3 roadster commence par la coupe d'un nombre de tubes d'acier et leur soudage sur un gabarit. Le châssis qui en résulte est ensuite habillé d'éléments mécaniques qui sont fabriqués à l'externe. Allard a recours le plus possible à des éléments existants. La suspension avant à roues indépendantes est beaucoup plus moderne que l'essieu avant brisé employé par Sydney Allard. Quant au train arrière, c'est un assemblage de production fortement inspiré de la suspension indépendante des Jaguar des années 1960.

Le faisceau électrique est fabriqué sur place et adapté aux caractéristiques de chaque auto fabriquée. Au fil des années, des J2X ont été assemblées avec des moteurs Chrysler ou GM, selon les versions certifiées rendues disponibles par les manufacturiers. Ces deux choix de moteurs reflètent d'ailleurs ce qui était offert par Sydney Allard.



■ Roger Allard (à droite), et Antoine Bessette (en haut à gauche) nous expliquent la construction d'une J2X en cours d'assemblage.

En 2024, c'est le GM LS3 qui est disponible. Ce « small block » de 6,2 l offre 430 chevaux, ce qui aux dires de Roger Allard est amplement suffisant pour propulser une auto de 1200 kg. Une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports est offerte exclusivement.

La carrosserie est moulée en fibre de verre. Les formes ont été prélevées sur une J2X originale. Mais Roger a cru bon de la modifier un peu. La J2X avait une position de conduite très « avant guerre » comme beaucoup d'autos des années 1950 : le volant était très rapproché du conducteur qui devait mettre beaucoup de muscle dans sa conduite. La J2X Mk3 a un empattement allongé de 15 cm afin d'agrandir l'habitacle. Le résultat permet d'accomoder sans peine mon gabarit de 1m91. La J2X Mk3 a aussi un coffre que son ancêtre n'avait pas : l'arrière de la carrosserie était complètement fermé. Bienvenue aux golfeurs.



■ Roger Allard nous présente le projet d'un coupé J2X.



■ Et voilà le résultat : une J2X prête à prendre la route. En spécial du « black friday » lors de notre visite.



■ Une J2X Mk 3 à Lime Rock : la piste est l'un de ses habitats naturels.



■ La Felino cB7R : l'agressivité à l'état brut.



Ce qui a frappé mes yeux d'ingénieur tout au long de la visite est la qualité de la construction. Les rapports d'essai des J2X de Roger sont éloquentes. Voyez en particulier l'entrevue avec Jay Leno sur Youtube.

Il faut environ 6 mois à la petite équipe d'Allard Motor Works pour créer une J2X Mk3, qui est presque entièrement fabriquée dans ce local de 500 m². L'atelier pourrait en livrer jusqu'à 6 par année. Et il leur faudra encore bien des années pour atteindre 83, soit le nombre de J2X originales fabriquées.

Les participants à la sortie ont bénéficié d'un « deux pour un » en étant invités à visiter le local de Felino quelques mètres plus loin. Antoine Bessette nous a présenté son aventure dans le monde de l'hyper performance - l'auto a un potentiel de 400 km/h. Voyez Felinocars.com pour plus d'information. ○

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


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



L'AUTO EUROPÉENNE AU QUÉBEC : LE DÉCLIN

Par Yves Boulanger



L'imposition de normes de sécurité par Transport Canada à partir des modèles 1972 changea la donne. Fini l'importation en amateur de toutes sortes de marques. Les importateurs devaient désormais faire la preuve que chaque modèle offert au Canada rencontrait une série de normes de sécurité. Calquées sur celles des autorités américaines, ces normes ne sont au départ pas si restrictives : ceintures de sécurité, contrôles normalisés, tableau de bord et colonne de direction non agressants, feux normalisés.

Les fabricants américains ont la partie facile, leurs modèles sont déjà conformes. Pour les européens, les frais de développement et de certification les forcent souvent à diminuer le nombre de modèles offerts. Citroën fut la plus touchée en se butant à de nombreux conflits entre ses caractéristiques uniques et l'évolution des exigences fédérales, par exemple la normalisation des hauteurs de pare-chocs. La marque française n'offrira plus que la SM en 1973 et 1974 puis quittera le marché nord-américain.

Fiat, au contraire, tentera de renforcer sa présence en annonçant en 1973 la X1/9, conçue spécifiquement pour rencontrer de futures normes de résistance à l'impact; puis en 1975 la berline 131S Mirafiori, mieux adaptée au marché nord-américain que tout autre modèle Fiat antérieur. L'année 1975 voit aussi le retour de la marque Lancia avec la Beta déclinée en plusieurs versions. Fiat Canada ajoutera en 1979 la Strada, une deux-volumes

destinée à concurrencer la VW Rabbit. Ce bel effort finit en queue de poisson car dès 1982 Fiat choisit de n'importer que ses modèles sport, la X1/9 et la 2000 Spider, puis de se retirer complètement en 1985.

Alfa Romeo débute bien la décennie avec sa gamme 2000 dont le moteur à injection n'a rien à envier aux versions européennes coté performance. Mais l'arrivée au Canada de l'anémique Alfetta en 1975 est un échec; il faudra 3 ans pour écouler le lot d'autos stockées à Toronto. La filiale Alfa Romeo Canada ferme ses portes en 1978, laissant la distribution canadienne entre les mains de la branche américaine. Il s'ensuit une hausse drastique des prix et le réseau de concessionnaires s'évapore. Alfa Romeo redevient une marque rare sur le marché canadien et quitte le marché nord-américain en 1994.

Volvo misait déjà depuis longtemps sur la sécurité et continua ses affaires au Canada sans peine, tout en poursuivant l'assemblage de ses 240 en Nouvelle-Écosse. 1975 vit l'apparition de l'autre marque suédoise, Saab, avec sa berline 99. La marque fit beaucoup parler d'elle lorsqu'elle introduisit une version Turbo en 1978.

Les années 1970 ne furent pas tendres pour l'industrie automobile britannique. Les trois fabricants américains cessèrent en 1973 la diffusion au Canada de leurs modèles anglais : la Plymouth Cricket, la Vauxhall Firenza, et la Ford Cortina. Les Trois Grands misèrent sur des sous-compacts d'autres provenances, dont le Japon.



■ Introduite en 1975, la Fiat 131 était une berline familiale agréable. La durabilité était meilleure qu'à l'époque des 850 et 124 : mon père en posséda une pendant dix ans. Elle ne réussit tout de même pas à donner à Fiat une part significative du marché canadien.



■ Une Saab 99 1976 en version sportive EMS. Quand en avez-vous vu une la dernière fois?

General Motors presents
the latest word in small cars...

Firenza SL

SPORT COUPE

Here it is! The power and equipment you want. Styling you can point to with pride. The newest Firenza: a sport coupe that looks like what it is...the latest word in small cars. Or a choice of 2-door and 4-door sedans or a spiffy little station wagon. And they all carry the General Motors Mark of Excellence.

We've equipped every model with an overhead cam, 1975 cc powerplant, 4-on-the-floor, power front disc brakes and rack and pinion steering. So we know Firenza is strong and reliable with plenty of power.

It has the kind of room that doesn't keep reminding you you're in a little car and luxuries you thought you might have to give up to go small. So whatever your reasons for considering a small car, consider Firenza: the latest word in small cars is very good news.

See it soon at your Pontiac-Firenza dealers

Seat and shoulder belts work only when they're fastened.

972 02

■ Les modèles anglais vendus par les fabricants américains constituaient une part significative des autos importées d'Angleterre. La Vauxhall Firenza fut un échec cuisant qui contribua à mettre fin à leur diffusion. Sa mauvaise réputation était telle que les concessionnaires en furent réduits à démanteler des autos neuves en pièces de rechange.

En mode survie, la British Leyland n'avait pas les fonds pour développer les nouveaux modèles requis pour remplacer ses produits existants. En 1972, on misa sur la Morris Marina, rebaptisée Austin sur nos rives, pour offrir une berline abordable. Conçu autour d'éléments mécaniques existants et très conventionnels, ce modèle ne s'en mérita pas moins une réputation de piètre fiabilité et ne sera pas offert aux USA après 1975 (mais 1978 chez nous). L'offre de BLMC se réduit alors à sa panoplie de vieux modèles sport qu'on a rendus conformes tant bien que mal, à la Mini qui perdurera sur le marché canadien jusqu'en 1980, et à la Jaguar XJ-6. Notons que la marque Rover s'est évanouie de nos contrées en 1974. BLMC misera tout de même sur le développement de deux nouveaux modèles sport : la Triumph TR7 introduite en 1975 et la Jaguar XJ-S l'année suivante. Les deux sont initialement reçus assez froidement et se méritent une mauvaise réputation. Ce sont de bien pâles héritières de la lignée des Triumph TR et de la E-Type. British Leyland mettra fin à la production de ses vénérables MG Midget, MGB et Triumph Spitfire en 1980 pour se concentrer sur la nouvelle TR7 décapotable mais en cessera la production l'année suivante. British Leyland sera morcelée et du groupe, seule la marque Jaguar continuera d'être importée.



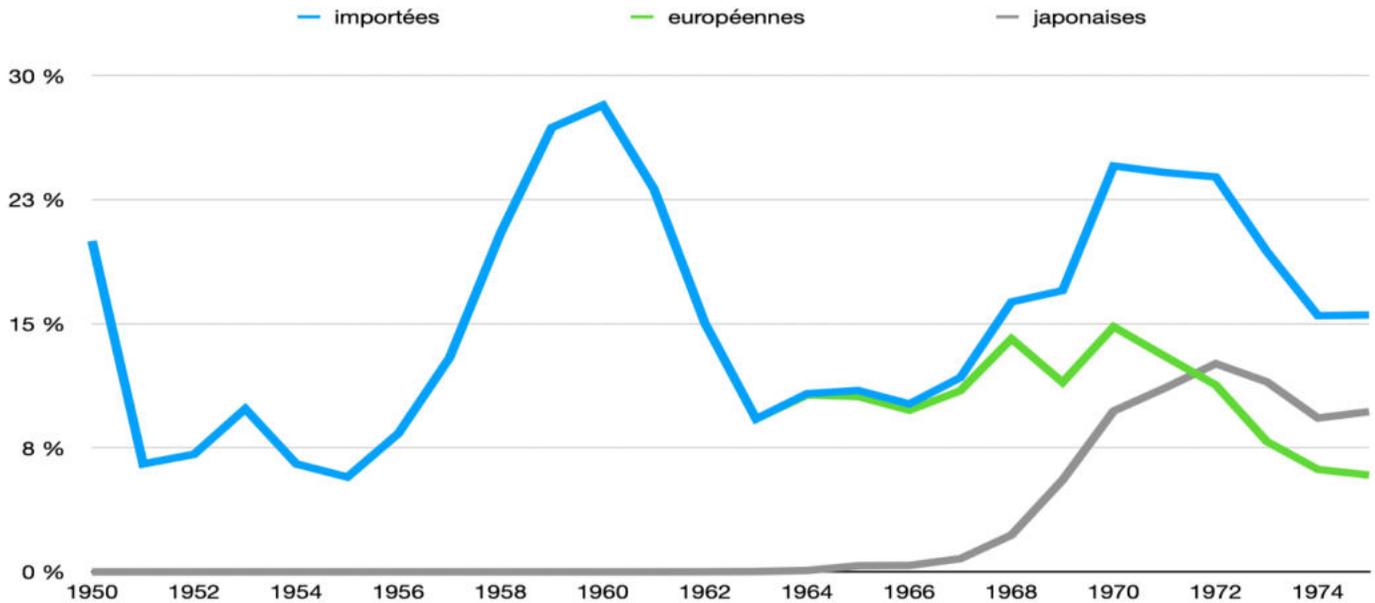
■ Une Renault 15 1974 avec les nouveaux pare-chocs absorbants. Quand en avez-vous vu une la dernière fois? (bis)

L'autre marque anglaise qui demeurera présente est Rolls-Royce, la seule marque importée au Canada de façon à peu près continue depuis le début du siècle.

Peugeot et Renault tiennent bon pendant les années 1970 avec respectivement la 504 et la R12 ainsi que quelques dérivés. La petite Renault 5 apparaîtra en 1976 et connaîtra un succès fulgurant au Québec. Elle sera maintenue en production pour notre marché jusqu'en 1986, bien après son remplacement par la Super Cinq sur le marché européen. Mais ce succès est bien local; le reste de l'Amérique du Nord reste frileux face aux produits de la Régie. Renault tente un nouveau coup en 1981 en faisant l'acquisition d'American Motors. Les Renault 18 et Fuego sont maintenant offertes - et entretenues - par les concessions AMC. C'est désastreux pour le marché québécois alors que la marque laisse en plan un réseau d'agents dévoués et expérimentés pour confier ses autos à des gens plus habitués aux Hornet et Pacer.



■ L'agence Cossette gagna ses lettres de noblesse en créant nombre de publicités créatives pour la Renault 5. Dans celle-ci, sous le thème « Le schnac, ça s'attrape », un jeune Michel Côté tente de ravitailler sa R5 qui grogne en approchant des pompes à essence. Dans une autre, Robert Charlebois chante l'ode « J'l'aime comme un fou » pendant qu'il se dépêche de quitter sa belle avant que sa R5 ne se transforme en chameau sous le coup de minuit. La moitié des R5 importées en Amérique du Nord fut vendue au Québec.



■ Distribution de l'origine des automobiles vendues au Canada entre 1950 et 1975. On y voit la hausse fulgurante de la part des japonaises entre 1968 et 1972, Datsun en tête avec sa 510. Si la crise de l'énergie du début des années 1970 a causé une forte demande pour des autos plus économiques, ce sont les manufacturiers japonais qui en ont bénéficié.



1975 Rabbit

■ Malgré de sérieux problèmes de fiabilité, la nouvelle Rabbit réussit à redéfinir ce qu'est une Volkswagen. Vive et nerveuse, elle séduit de nouveaux segments d'acheteurs. Ouste, la 412 et le tout à l'arrière..

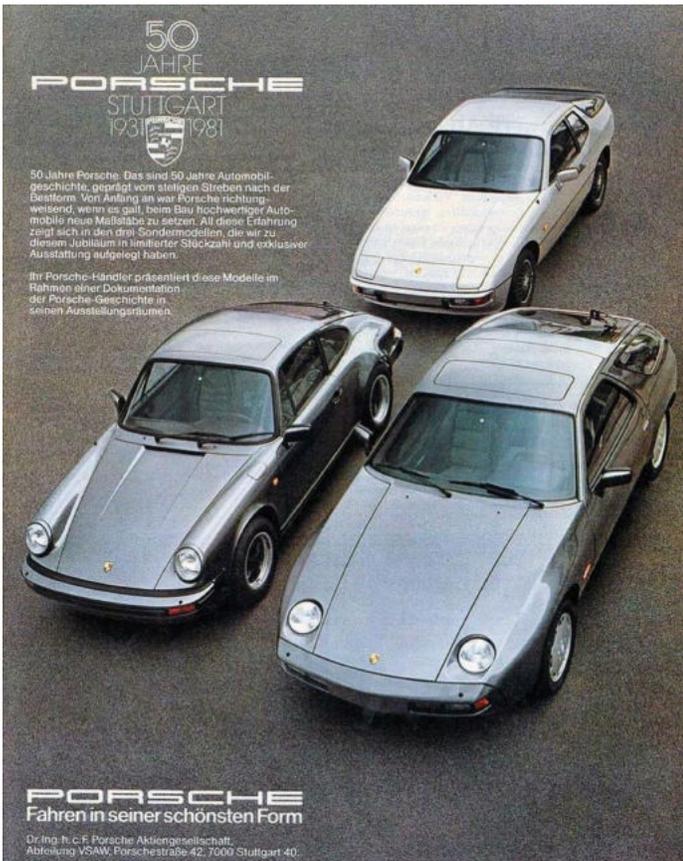


■ La BMW 3.20i a succédé à la mythique 2002 et contribua significativement à bâtir le succès de BMW au Canada. Comme toutes les autos de cette époque, elle n'était pas très puissante - on se contentait de 100 chevaux. Quand en avez-vous vu une la dernière fois? (tierce)

L'Alliance présentée en 1983 par Renault est une R11 américanisée et assemblée dans les usines AMC. Si la mécanique Renault reste costaud, le reste a perdu dans la traduction est est plutôt frêle. Faute de succès, Renault cède ses actifs américains à Chrysler en 1987 et la marque disparaît de notre continent. Peugeot Canada tente une aventure similaire pendant les années 1980, en confiant la distribution de ses 505 au réseau Chrysler. Ça ne fonctionne pas davantage; Peugeot tente de rétablir un réseau pour sa 405 en 1988 mais disparaît à son tour de notre marché en 1991.

Ce sont les allemands qui s'en tirent le mieux. Mercedes-Benz tient le cap tandis que BMW prend solidement racine. La 3.20i introduite en 1977 devient la « yuppimobile » par excellence : elle comble une niche et devient très populaire auprès des jeunes professionnels. Les trois lettres de la marque bavaroise sont maintenant connues de tous.

Volkswagen réussit une transition qui l'écarte de son historique Beetle avec une nouvelle gamme « tout à l'avant ». La Dasher sera un premier pas timide, mais la Rabbit introduite au Salon de l'Auto en janvier 1975 sera un pas de géant. VW a aussi fait apparaître sur le marché canadien en 1972 une marque inconnue ici auparavant : Audi, dont la 100 laisse un mauvais goût... Enfin Porsche est distribuée de plus en plus largement avec la 911 qui monte en popularité sur notre marché et la 944 qui, dès son apparition en 1983, connaîtra un succès important auprès des yuppies qui veulent graduer de leur 3.20i.



■ Porsche tenta aussi de se réinventer en abandonnant le tout à l'arrière avec la 924 et la 928. Malgré le fait que la 928 ait été une grande voiture fabuleuse, les Porscheistes n'étaient pas prêts et la 911 a évolué jusqu'à aujourd'hui. La 924 ne convainquit pas non plus avant de devenir 944.

Pendant les années 1980, la nouveauté en matière d'automobiles européennes est venue d'un autre côté : le bas de gamme. Fin 1978, un industriel canadien annonce l'arrivée d'une aubaine : la Lada 1500S. Offerte à \$3495, cette berline est plus spacieuse et mieux équipée que les sous-compacts des fabricants américains et japonais. La Lada est en fait une descendante de la Fiat 124 des années 1960, produite en Russie dans une usine située à Togliattigrad, une ville nommée en mémoire d'un politicien communiste italien. La concurrence est préoccupée au point où GM organise une conférence de presse pour démontrer les avantages de sa Chevette par rapport à la nouvelle venue.

J'ai possédé les deux; on parle de rustique par rapport à rustique et demi. Si la Chevette avait un avantage par rapport à la Lada, c'est la fiabilité de son système électrique. Pendant l'hiver où j'ai conduit une Lada, je me suis habitué à voir la fumée s'échapper des faisceaux électriques et à avoir de moins en moins d'accessoires fonctionnels. À la blague russe : « Savez-vous pourquoi les Lada ont une lunette arrière chauffante? Mais pour se réchauffer les mains en poussant! » je répliquerai : « Encore faudrait-il que ça fonctionne. » Mais la Lada se gagna la réputation de démarrer par tous temps, même

par les froids sibériens. Lada resta sur le marché canadien jusqu'en 1995. Suite à la chute du bloc soviétique, l'entreprise russe fut privatisée et la corruption s'implanta solidement dans sa gestion, rendant l'exportation impossible.

On vit ensuite arriver en 1981 la Dacia 1310, une Renault 12 fabriquée en Roumanie. Une curieuse variante pick-up à propulsion était offerte mais rarissime. Quelques agents Renault expulsés par la transition vers AMC crurent bon de se reconvertir en agents Dacia.



■ La Lada 1500S en version canadienne et une publicité datant de 1978 dans laquelle un agent ontarien vante tous les équipements standards de l'auto la moins chère du marché canadien. Les ventes partirent en flèche.

Possédant un break R12 dans les années 1980, je visitai l'un d'entre eux pour lui demander si les pièces de Dacia s'adaptait à ma R12. Il me regarda comme si j'étais Marvin-le-martien en disant : « Ben oui, mais pourquoi tu veux faire ça? Nous on fait le contraire parce que les pièces de Dacia, elles sont pas bonnes. » Il s'appelait Dominique Vincent. A 30,000 km, tout ce qui s'appelait roulement, palier ou rotule était pas mal à bout de souffle. Malgré tout, Dacia réussit à survivre au Québec jusqu'en 1988. Aujourd'hui, Dacia et Lada appartiennent à Renault.



■ La gamme Dacia : berline, break et pickup.

En 1983, Skoda fut la 3e marque est-européenne à apparaître, ou plutôt à ré-apparaître car nous l'avions déjà croisée à deux reprises. Ses modèles à moteur arrière étaient un peu dépassés, mais la qualité de construction était probablement meilleure que celle de Lada et surtout celle de Dacia. Dans l'ombre de celles-ci, les petites Skoda disparurent du marché dès 1986. Skoda est devenue depuis une filiale de VW.

Nous avons déjà parlé des Innocenti Minitre importées à partir de 1983 par Dino Rivera, un entrepreneur qui s'était donné la mission de relancer l'auto italienne au Canada. Un fiasco qui se termina par la faillite de Rivera en 1986 en raison de la qualité de fabrication douteuse de ces petites autos faites par DeTomaso.

Enfin, la Yugo, une Fiat 127 produite par Zastava en Yougoslavie arriva tardivement au Québec en 1987. Introduite sur le marché américain en 1983, sa distribution

aux USA était pilotée par nul autre que Malcolm Bricklin, un as de la controverse. Déjà raillée par les médias américains, elle arriva trop tard et ne fut vendue ici que pendant 2 ans.

N'oublions pas un autre déplaçoir à rabais qui apparut sur nos rives en 1983 : la coréenne Hyundai Pony. Propulsée par Mitsubishi, inspirée de la Morris Marina, dessinée par Giugiaro, elle n'en était pas moins rudimentaire qu'une Chevette et donnait à la Lada 1500S des allures de grand tourisme. Mais simple et costaud, et on connaît la suite.

Bref, hormis cette période peu réjouissante dont il ne reste pas grand chose, les années 1970 et 1980 furent une étape pendant laquelle « auto européenne » devint quasiment synonyme « d'auto allemande ». Quelques marques réapparurent au fil des ans après avoir changé de main, comme Land-Rover qui est passée de Leyland à BMW puis à Ford pour finalement rejoindre Jaguar au sein du groupe indien Tata Motors.

Voilà comment se termine un siècle d'histoire. ○



■ Comparaison de l'origine des autos neuves vendues au Canada sur une période de 60 ans. Données par pays d'origine des marques, sans égard aux lieux d'assemblage. Parmi les marques européennes, seules les allemandes ont maintenu et accru leurs parts de marché. Les anglaises sont passées du premier rang à un rôle marginal tandis que les américaines ont perdu la moitié de leurs parts, cédant le tout aux japonaises et aux coréennes.

	1961		2021	
Anglaises	60223	13,8 %	10832	0,7 %
Allemandes	33387	7,6 %	169446	10,3 %
Françaises	8594	2,0 %	0	
Suédoises	1949	0,4 %	11106	0,7 %
Italiennes	1011	0,2 %	1533	0,1 %
Japonaises	5	0,001 %	612393	37,4 %
Coréennes	0		210377	12,8 %
Total européennes	105164	24,0 %	192917	11,8 %
Total importées	105169	24,0 %	1015687	62,0 %
Américaines	332150	76,0 %	622577	38,0 %
Total	437319	100,0 %	1638264	100,0 %



LA TRACTION EST NÉE, VIVE LA REINE DE LA ROUTE!

Par Arturo Benedetto Giovanni Cartoffoli di Milano



André Citroën est né pour être entrepreneur. Fils d'un commerçant en diamants, il grandit dans le Paris de la fin du 19e, témoin de nombreuses transformations technologiques dont la construction de la tour Eiffel. Il fit des études à l'École Polytechnique. Après sa graduation, il veut déjà créer son entreprise. Par un concours de circonstances, il obtient les droits d'un brevet russe qui permet la fabrication d'engrenages à chevrons beaucoup plus rapidement que par les méthodes classiques. Il se lance avec succès. Ce début fut marquant de deux façons : cette recherche de la production optimisée ne le quitta pas et le chevron devint sa marque de commerce.

En 1907, il est approché par un actionnaire du constructeur automobile Mors, en fait le beau-frère de son frère Hughes. Mors, l'un des pionniers de l'automobile française, est en déroute : la firme n'arrive pas à vendre plus de 100 automobiles par an et ne fait pas ses frais. André Citroën rencontre les frères Mors et visite leur usine. Il apprécie les équipements dont ils disposent mais voit de grosses lacunes d'organisation. Les actionnaires veulent liquider l'entreprise. André Citroën leur présente un plan de redressement qu'il les convainc d'accepter. Au début de 1908, il est nommé directeur général de Mors.

Citroën réorganise l'usine et fait développer de nouveaux modèles en embauchant une nouvelle équipe. Il refinance l'entreprise pour la dégager des emprunts bancaires et recrute Georges-Marie Haardt pour repenser la mise en marché. En 1910, Mors livre 647 autos. Mais ce n'est pas assez pour Citroën : il voit ce qu'Henry Ford a fait en Amérique. En 1912, il se rend aux USA et visite l'usine Ford. Ce qu'il y vit devint son objectif.

Mobilisé au combat en 1914, il doit mettre ses projets en veilleuse. Il devient lieutenant d'infanterie. Au front, les troupes françaises sont rapidement confrontées à un problème d'envergure : les projectiles sont livrés au compte-goutte. Début 1915, Citroën propose aux autorités



militaires de construire en quelques mois une usine qui produira 10,000 obus par jour. Les fabriques existantes n'en produisent pas autant. Le pari sera accepté et réussi. Située au Quai de Javel, l'usine d'André Citroën entrera en opération en juin. En 1918 elle atteindra 50,000 obus par jour.

La paix revenue, Citroën se retrouve avec une usine à occuper. Il rachète la division automobile de Mors. L'usine ne sera pas inactive bien longtemps : dès 1916, il avait fait débiter la conception d'un modèle économique qu'il voulait vendre sous son nom, la Citroën modèle A. Elle entre sur le marché dès 1919, à un prix bien inférieur à celui de la

concurrence. Citroën vise en produire une centaine par jour, mais les débuts sont laborieux. On ne livrera que 3000 autos la première année. Mais Ford vient de s'implanter en Europe et réussit à y vendre ses Model T encore moins cher.

En 1922, un américain se présente aux bureaux du Quai de Javel : Hugh Adams représente la firme Budd, une entreprise qui a mis au point pour Dodge la fabrication de carrosseries toutes en acier. Éconduit par les autres fabricants européens, Adams est fort surpris de l'attention qu'André Citroën lui accorde. La fabrication des carrosseries à ossature de bois est très laborieuse et limite la possibilité de sécher les peintures à chaud. En 1923, André Citroën se déplace chez Budd à Philadelphie et revient avec un contrat qui lui donne l'exclusivité des brevets détenus par Budd.

Une équipe américaine viendra au Quai de Javel installer et mettre en marche les équipements, dont un nombre de presses de 1000 tonnes. Le bureau d'études Citroën est aussi à l'œuvre, le châssis de la Citroën B2 était trop flexible par rapport à la carrosserie soudée et a dû être repensé. L'acier européen se révèle inadéquat pour l'emboutissage requis; Citroën s'approvisionne donc en Amérique.



■ André Lefebvre.



■ Flaminio Bertoni.

Le maillage entre Budd et Citroën sera durable. Des concepteurs et techniciens des deux entreprises traversent l'Atlantique régulièrement. Un maillage entre Citroën et Chrysler, partenaire de Budd, apparaîtra également. Budd se veut un catalyseur de développement. Budd a par ailleurs accompagné Michelin dans le développement des jantes en acier, jantes que Citroën a rapidement adoptées. Fait surprenant : Citroën se dota d'une filiale nord-américaine pour gérer les contrats et licences. Cette filiale fut enregistrée à Montréal.

Les ventes de Citroën atteignent un record en dépassant 100 000 autos en 1929. Mais l'année finit mal avec l'amorce de la Grande Dépression. Le gouvernement français réagit en prononçant des mesures protectionnistes. L'effet est catastrophique pour Citroën qui s'approvisionne aux États-Unis pour l'acier et d'autres éléments. Les aciéries françaises sont toujours incapables de produire des feuilles d'acier adéquates pour l'emboutissage. André Citroën mandate le bureau d'études afin d'alléger ses autos, et dépêche Haardt aux États-Unis afin de renégocier leurs contrats.



■ 1931 : Prototype d'auto à traction avant créé par Budd à Philadelphie.

Celui-ci découvre que Budd a fait des développements importants afin d'alléger les autos : la firme américaine détient deux brevets sur la carrosserie monocoque, et un autre brevet pour l'emboutissage en profondeur de pièces de grande taille, permettant de conjuguer une multitude de pièces en une seule. Jusque là, les manufacturiers majeurs ne se sont pas laissés tenter. De plus, Budd a participé au développement de la Ruxton, une auto américaine à traction avant lancée en 1929, sans grand succès commercial cependant.

André Citroën n'a pas peur d'innover et se rend à son tour chez Budd en 1931. On lui montre un prototype d'auto monocoque à traction avant. Les archives des deux entreprises n'existant plus, on ne peut que présumer que ce fut le déclencheur final de la conception de la Traction.

André Citroën engage des investissements majeurs malgré le contexte économique. Une nouvelle usine, quatre fois plus grande - 120 000 mètres carrés - est construite en cinq mois à la place de l'ancienne pendant que s'y poursuit la production des Rosalie. On y tient une cérémonie d'ouverture en grandes pompes le 8 octobre 1933. L'année se cloturera avec la production de 70 000 autos, une forte hausse par rapport aux 48 000 de 1932.

Citroën ajoute à son équipe deux concepteurs qui seront déterminants pour son avenir : l'ingénieur André Lefebvre, autrefois chez Voisin, et le styliste italien Flaminio Bertoni. Lefebvre est tout aussi avant-gardiste que Citroën : légèreté et aérodynamisme sont ses principes clés. Nouvelle d'un pare-choc à l'autre, la 7CV, la version initiale



■ 1934 : Début de la production des caisses de Traction.

de la Traction, sera conçue en 18 mois. André Citroën voulait qu'elle soit dotée de la boîte de vitesses sans embrayage Sendaud de Lavaud; l'équipe d'André Lefebvre rapporta un constat d'échec. La boîte de vitesses, conçue pour un moteur beaucoup plus gros que le 1303 cc de la 7CV, surchauffait hors de tout contrôle. Le peu de puissance disponible exigeait trop du convertisseur de couple. Citroën insiste, mais finalement l'ingénieur Brull dépose un rapport dévastateur. Une boîte manuelle à trois rapports fut conçue en 15 jours - elle restera le tendon d'Achille de la Traction.

Début 1934, Budd a complété la fabrication de l'outillage et les pièces requises à l'assemblage de 100 carrosseries. Le tout est envoyé à Paris. Pendant que les techniciens de Budd installent l'outillage, les employés de Citroën assemblent des autos de pré-série pour enfin faire des essais et présenter la nouvelle Traction.

La 7CV fut présentée le 18 avril 1934 dans le magasin d'exposition Citroën situé Place de l'Europe à Paris. Sa caisse surbaissée de 800 kg et son moteur moderne à soupapes en tête lui permettent d'atteindre 100 km/h. Elle se vendra 17,700 F.

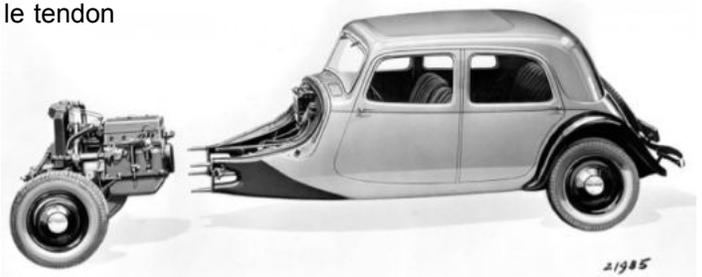


■ La grande usine du Quai de Javel.

Les essayeurs sont emballés. Les Traction s'envolent à mesure qu'elles sont produites. La tenue de route phénoménale fait critiquer le manque de puissance. Dès juin, le moteur est réalésé pour passer à 1529 cc, ce qui en fait une 9CV mais qu'on appelle 7B. On offre aussi une 7S avec un moteur de 1911 cc soit 11CV.

En septembre, au Salon de Paris, Citroën offre une gamme comprenant la 7 - devenue 7C à 1626 cc -, et la nouvelle 11 à moteur 1911 cc et carrosserie allongée de 20 cm. La 7S devient 11L pour « légère ». Mais on offre des dérivés de la 11 en coupé et cabriolet ainsi qu'une version encore plus longue de 18 cm et déclinée en limousine et familiale. Cette dernière aurait été la première auto à hayon produite.

Et si ça ne suffit pas, Citroën ajoute la 22 : une version luxueuse de la 11, munie d'un moteur V8 fait de deux blocs 4 cylindres accolés.



■ Une caisse + un groupe motopropulseur = une Traction.

On notera que la Rosalie n'est plus offerte au Salon. L'année 1934 se termine avec 56,000 autos vendues, ce qui ne serait pas si mal pour une année de transition, si on ne vendait pas à perte. Et les Traction vendues ont de gros problèmes : certaines faiblesses demandent de renforcer la caisse qui fissure rapidement en service. Et les joints homocinétiques qui avaient donné du fil à retordre à l'équipe de Lefebvre ne sont pas encore au point. Citroën manque de fonds et dépose son bilan le 15 décembre 1934. L'un des créanciers, Michelin, prend le contrôle et désigne l'ingénieur Pierre Boulanger comme vice-président et directeur du bureau d'études. L'austérité est de mise.

André Citroën est évincé de la gestion de son usine. Trop proche de ses collaborateurs, il tend à contredire les directives de Michelin. Et les banques ont demandé de l'écartier.

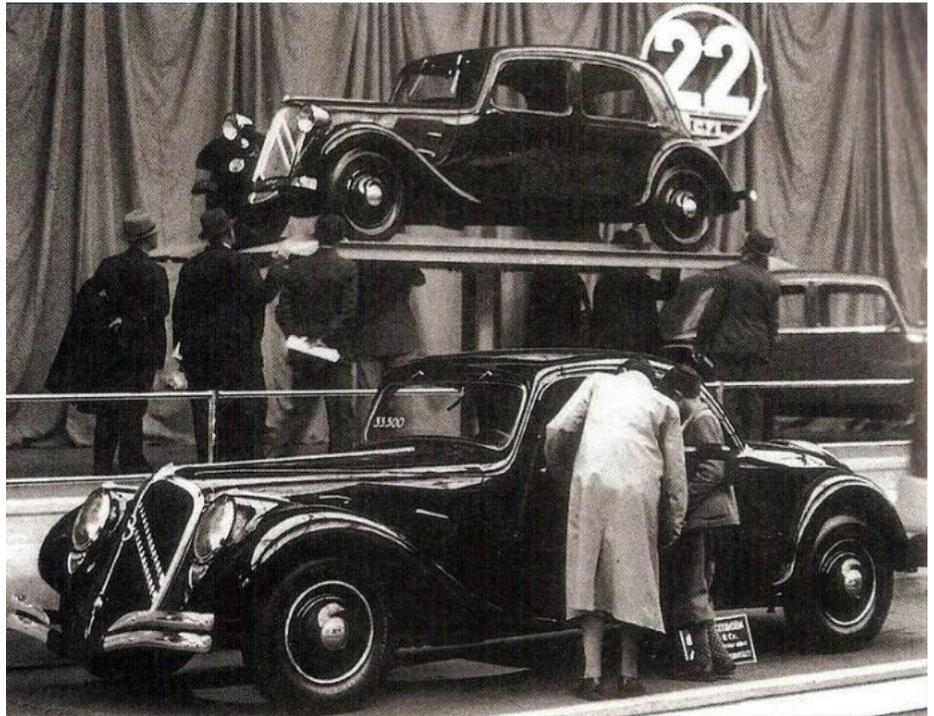
Mais André a une autre préoccupation, sa santé. Dès la mi-janvier, il se retrouve en clinique avec de sévères problèmes gastriques. Le cancer le frappe. Hospitalisé, il ne pourra pas assister au mariage de sa fille en avril. Il s'éteint le 3 juillet 1935.

Pendant ce temps, Michelin tente de relancer l'entreprise. Boulanger ordonne le demantèlement des 22 et fait relancer la production de la Rosalie en la munissant du moteur plus moderne de la Traction. Quant à celle-ci, ses problèmes de naissance nuisent à sa mise en marché, et les clients craignent d'acheter une auto d'une entreprise qui semble proche de disparaître. Citroën ne vendra, à perte, que 31,000 autos en 1935 et 41,000 en 1936, avant de revenir à flot en 1937.

En 1938, Citroën lance la 15-SIX Traction, une 6 cylindres de 2637 cc et donc de... 16 cv fiscaux. Le patronyme 15 est en fait un héritage de l'ancienne Rosalie 6 cylindres, laquelle était véritablement une 15 cv.

Et en parallèle, Boulanger pilote au bureau d'études le projet d'une Très Petite Voiture, ou TPV. Ce sera la 2CV.

Au total, plus de 759,000 Tractions furent fabriquées entre 1934 et 1957. ○



■ *CI-DESSUS* : Photo du calendrier Citroën 1935 qui présente la Traction aux quatre coins de l'hexagone.

■ *EN HAUT* : la 22, ici en coupé, n'a existé que quelques mois à la fin de 1934. Aucun exemplaire n'a été vendu ou n'a survécu.



■ 1935 : La gamme Citroën 7 et 11 dans le hall de livraison de l'usine du Quai de Javel.



PREMIER RALLYE MENTON RIVIERA CLASSIC

Par Corine Laurenti - Javieze

À peine rentrée de Corse, j'ai repris la route pour mon premier Rallye de Régularité Non Sportive (VHR = Véhicule Historique en Régularité) : le Menton Riviera Classic, en partageant le volant avec ma fille Audrey.

Cette épreuve est plus une promenade qu'un rallye. Le principe de régularité est identique au Rallye Corse précédent, mais sur route ouverte donc avec des moyennes très basses, sans notion de vitesse ou de compétition. Les véhicules admis sont des véhicules historiques de série de plus de 25 ans ou d'exception. Je rappelle que la majorité des voitures engagées dans ces épreuves sont préparées pour la compétition. Les voitures de tourisme d'origine sont peu nombreuses.

C'est l'Automobile Club de Menton et mon amie Evelyne Pastor qui organisent cette 1ère édition de 245 km empruntant les routes mythiques des Alpes Maritimes connues par les Rallye de Monte Carlo, Tour Auto et autres : Col de la Madone, Col de Braus, Col de Brouis, Col de Turini, Col de Porte, Col Saint-Roch.

Inutile de reconnaître l'itinéraire, je suis sur ma terre natale niçoise et son arrière-pays. Sur la Côte d'Azur nous traversons de magnifiques villes telles que Nice, Cannes, Monaco mais également de nombreux petits villages perchés incontournables : Peillon, Coaraze, Lucéram ... Ce type de village est considéré comme typiquement provençal, de l'arrière-pays niçois et méditerranéen.



Le samedi 22 avril 2023, le départ est donné à Menton au Parc Koalond, pour 20 voitures, de minute en minute, avec les road book pour connaître l'itinéraire, les zones définies et les moyennes à respecter.

Toujours au volant de ma Porsche 993 Carréra 4, je pars en direction du Col de la Madone, puis on enchaîne le Braus et ainsi de suite avec des arrêts dans des villages comme Castillon, Sospel ou Breil sur Roya : accueil très chaleureux de la part des commerçants et des habitants, le temps d'une pause.



Le repas de midi se fait au col de Turini avec un parc de regroupement. Cuisine niçoise de circonstance et discussion animée pour savoir qui est en tête du rallye.

Après avoir profité de l'air frais de la montagne, nous repartons dans de nouvelles épreuves par Loda, Lucéram, col Saint-Roch, Gorbio et retour sur Menton pour l'arrivée en fin d'après-midi et la remise des prix

A ce rythme de ballade promenade, on a le temps d'admirer le paysage mais la vigilance est de mise. Nous sommes en week-end sur route ouverte : de nombreux véhicules et motos essaient de



faire la course et parfois cela se termine dans le fossé et le bas-côté de la route.

Ayant de la difficulté à rouler doucement sur les routes de mon enfance, le classement final s'en est fait ressentir : 16^e sur 19 au classement général (et 2600 points) !!

La victoire est revenue à l'équipage d'une Peugeot 309 GTI 1990 (avec 20 points) suivi d'une Porsche 911 de 1989 et d'une MGB GT de 1969. ○

NDLR : L'an prochain, Corine, on te suggère de participer avec une 4L.





EN VOITURE! OU LE MUSÉE FERROVIAIRE DE DELSON

Par Tommy Tremblay



Lors de la visite guidée, notre cher membre André a su nous animer en nous partageant des moments d'histoire, des anecdotes et de bons souvenirs.

J'ai beaucoup aimé pouvoir toucher en toute sécurité au train, de voir les brocantes et tous les items qui nous ramènent dans le passé! Nous avons aimé entendre les histoires de certains membres qui racontaient leur voyage pour aller au collège ou bien les années passées à réparer les rails, les balades dans le tramway de Montréal et j'en passe...

Exporail reflète l'histoire de milliers de passionnés du rail. Il rend hommage aussi aux travailleurs qui ont contribué à bâtir le chemin de fer, lien fondateur de notre pays. Exporail possède une collection remarquable qui permet de voir l'apport du chemin de fer tant dans ses innovations technologiques que dans ses dimensions sociales. Le chemin de fer fut et demeure encore aujourd'hui, un moteur du développement économique au pays et dans l'ensemble de ses communautés. Sa programmation est diversifiée et comprend des expositions permanentes et temporaires, des visites guidées, des animations, des programmes éducatifs, des conférences, des balades en tramway ou en train, des démonstrations de télégraphie et du fonctionnement du train à vapeur ainsi que plusieurs événements thématiques.

Les visiteurs d'Exporail peuvent monter à bord du train de passagers du musée pour une balade d'environ 15 minutes, tous les dimanches et selon certaines personnes il serait même possible d'y boire un thé!

Je crois qu'un retour durant l'été sera souhaitable car nous n'avons pas eu la chance de voir la gare et tous les artefacts qui dorment en silence dans la cour arrière!

Ce fut un bel avant midi en bonne compagnie! ○



■ La présentation d'André Verner a captivé les membres présents.





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



DUO : LES CITROËNISTES

Par Pierre Bernard



L'idée de rendre plus visible nos membres dans votre revue **AUTOSIASTE** survient à un moment opportun pour nous faire mieux connaître au-delà des activités organisées par le conseil d'administration du **VEA**.

Nous amorçons une série d'articles, chacun avec un thème rassembleur qui représente bien 2 membres qui possèdent un lien en commun.

Avec l'anniversaire des 90 ans de la Citroën Traction en 2024, nous avons pensé vous présenter deux de nos membres, soit Jean-Claude Taquet et Kosta Sofoulis, chacun propriétaire d'une Citroën Traction. Cette voiture française mythique, en avance sur son temps, fut produite à plus de 750,000 exemplaires et a su servir et plaire à plusieurs générations. La Citroën Traction est presque devenue intemporelle en étant l'une des premières autos à offrir la puissance motrice transmise uniquement aux roues avant. Cela finira par porter le nom de sa particularité motrice : La Traction. De plus, sa ligne de carrosserie aérodynamique unique conçue par Flaminio Bertoni réussit encore aujourd'hui à décrocher un sourire chez une nouvelle génération d'amateurs de Voitures Européennes Anciennes.

	Jean-Claude Taquet	Kosta Sofoulis
		
		
Description	Citroën Traction 11 BL 1946, fait partie de la première production après-guerre.	Citroën Traction 11 BL 1950.
Pourquoi	Jean-Claude, originaire de la France, a toujours été séduit par la Traction, par son caractère historique alors qu'elle a été à la fois le véhicule de la Gestapo et de la Résistance (FFI) en France.	Adolescent, Kosta a été charmé et attiré par une Traction alors qu'elle était abandonnée dans les rues d'Athènes. Dans ses rêves, il se voyait déjà au volant de cette voiture.

	Jean-Claude Taquet	Kosta Sofoulis
Intérêt	Jean-Claude possède le goût des objets anciens, tellement qu'il en a fait sa profession : il est antiquaire. Son intérêt pour la voiture ancienne remonte à ses premiers achats de Buick 1928, Cadillac 1939 et autres américaines pour un jour se présenter à la mise aux enchères de dix voitures du peintre Jean-Paul Riopelle au Ritz Carlton de Montréal en juillet 2003 afin de tenter sa chance sur la Citroën Traction 15 du peintre. Raymond Télió remporte la mise. À son tour M. Télió vend à Jean-Claude une Traction 11 BL qui vient de Dieppe. Une fois propriétaire de la 11 BL, Richard Boudrias conseille judicieusement à Jean-Claude de devenir membre du VEA afin de rejoindre les amateurs de voitures anciennes européennes.	La passion de Kosta pour sa voiture a toujours sommeillé en lui. C'est en 2008 qu'il découvre et achète sa Traction à Laval (prénom du vendeur : Denis). En adhérant au VEA, les échanges avec Richard Boudrias, Claude Guillot et Stéphane Palumbo sur la Citroën le convainquent. Il achète pour constater que la voiture porte le même âge que le sien – signe évident du destin, la voiture qui était condamnée à la casse en France a quitté l'Europe pour s'établir au Canada en 1982. En plus c'est l'année même où Kosta est arrivé ici! Par curiosité, Kosta a même réussi à retrouver l'ancien propriétaire de sa 11 BL en France (prénom : René) en 2009. René croyait la voiture disparue à la casse. Avec photos à l'appui et lettre envoyées par Postes Canada, Kosta a rendu un homme heureux chez nos cousins français.
Mécanique	Bonne mécanique, sa qualité : agrément de la conduite, sa faiblesse : pas rapide, bruyante, seulement 3 vitesses. Jean-Claude comprend bien ce qui se passe sous le capot – il sait bien s'entourer d'amis pour les conseils.	Bonne mécanique, sa qualité : fierté au volant, sa faiblesse : accès aux pièces difficile au Québec. Kosta se débrouille très bien en mécanique pour la mise à niveau de la Traction.
Carrosserie	Noire, couleur d'origine, pas repeinte.	Noire, couleur d'origine, pas repeinte, sauf les jantes passées de rouge à ivoire.
Pièces	Difficile avec qualité douteuse certaines fois. Patience demandée dans les délais de livraison. Jean-Claude consulte d'autres membres du VEA pour obtenir des pièces ou des conseils.	Difficile avec coûts très élevés en raison de la force de la devise EURO et des frais de transport. Kosta se débrouille avec les fournisseurs locaux pour refabriquer (ex : cardans).
Mécanicien	M. Claude Guillot était le maître mécanicien de la Traction (et autres Citroën). Non seulement son expertise mais aussi son sens de la camaraderie manquent cruellement aux Citroënistes du VEA depuis son départ.	M. Claude Guillot était le maître mécanicien de la Traction (et autres Citroën). Non seulement son expertise mais aussi son sens de la camaraderie manquent cruellement aux Citroënistes du VEA depuis son départ.
Kilométrage parcouru	47,000km en 20 ans – la plus longue randonnée : Saratoga, USA.	37,000km en 15 ans – la plus longue randonnée : Gatineau, QC.
Vitesse maximale	100 km/h, mais Jean-Claude préfère 90 km/h.	90 km/h. Kosta a déjà tenté 95 km/h...pas très longtemps.
Valeur	Au Québec : \$25,000 CAD, en France : 17,000 €	Au Québec : \$25,000 CAD.
Autres	Jean-Claude possède encore quelques américaines d'avant-guerre, une DS21, une 2CV et une Alfa Romeo Spider 1986.	



LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA

VEA PORTRAITS GALLERY

CHARLES ADDAMS, 1912-1988



Michel Cyr me disait avoir vu récemment une pièce ayant pour thème la « sinistre » famille Addams. Je l'ai surpris en lui apprenant que leur créateur, l'artiste New Yorkais Charles Addams, était un collectionneur de la première heure.

Dès 1947, on le voyait au volant d'une Bugatti T35A et d'une Mercedes SS, autant sur la route que sur la piste de Bridgehampton à côté de chez lui. On le vit aussi sur celle de Watkins Glen, lors des premières courses Vintage qui menèrent à la création du VSCCA.

La Bugatti T35A peu puissante céda sa place à une Alfa Romeo 8c2300. En 1960, il échangea celle-ci contre la Bugatti T35C à compresseur de Ken Purdy, l'un des grands apôtres de l'auto ancienne pendant les années 1950.

■ Fin des années 1950 : Addams et son Alfa Romeo 8c2300 carrossée par Castagna. Aujourd'hui dans la collection Simeone à Philadelphie.

■ 1963: une promenade en Bugatti avec l'actrice Joan Fontaine.

■ Vers 1973 : Addams a choisi une Alfa Romeo 2000 GTV pour ses déplacements quotidiens.



En parallèle il posséda toutes sortes d'autres autos contemporaines, de la Healey 100-4 à la Bentley Continental, et d'autres anciennes : Amilcar CGS, Aston-Martin 1½ Le Mans.

Ses personnages ne le représentaient pas : ceux qui l'ont cotoyé se souviennent d'un homme tout en douceur.

Il est décédé soudainement en 1988 au retour d'une balade en auto. ○



LA BOITE À GANTS DU VEA

VEA GLOVEBOX

DAVANTAGE D'EXOTIQUES AU QUÉBEC



■ 1969 : Stan McRobert, celui qui courait à St-Eugène sur XKSS, a importé au Canada une poignée de De Tomaso Mangusta

■ Montréal, 1974 : un trio de Ferrari devant le garage de Brian Pollock. On y reconnaît sa Dino 246GT. Au centre, une 275 GTB/4 achetée par Gordon Clarke dans un encan de la GRC, et la 250GT/Lusso d'un américain qui a vécu à Montréal pendant quelques années, David Seielstadt. Il avait aussi avec lui une 250GT SWB.

It's racy, it's exotic, it's a De Tomaso Mangusta — to be seen at the Auto Salon. Owner is Stan McRobert: demonstrating it is his wife, Laurie.

■ J'ai été mis en contact avec Jacques Leroux, le fils du propriétaire de Moleba. Il se souvenait non seulement d'une Iso Grifo mais aussi d'une Bizzarini importée par le garage de son père. J'en ai trouvé quelques traces, dont celle-ci qui courait en Alberta en 1970... mais est-ce vraiment la même?



RESTING ON THE ONLY BIZZARINI IN CANADA
. . . Jean de La Bruyere will be the lucky driver



1969 BIZZARINI GT - STRADA

5.3 Litres, première peinture, jaune italien, pneus Pirelli 11.300 kilomètres, en parfait état, tous accessoires, la seule au Canada, a roulé en été seulement. Description dans Sports Car Graphic (septembre 1968) \$9.000 prix ferme. Si vous désirez des renseignements, écrivez ou téléphonez à: M. Albert Canade.

BIARITZ AUTO LTÉE
10,825 Racette
Montréal-Nord
323-1900

■ 1972 : Biarritz Auto annonce une Bizzarini dans La Presse



LES PETITES ANNONCES

CLASSIFIEDS

À VENDRE : DIVERSES PIÈCES

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

À VENDRE : PLUSIEURS LIVRES / MANY BOOKS :

« Mes joies terribles » - autobiographie Enzo Ferrari, Marabout - \$20
 Autobooks workshop manual Hillman Minx, Sunbeam Alpine - \$20
 « Bugatti » by Ronald Barker - \$10
 « Graham Hill » biography - \$10
 « High performance driving », Petersen - \$10
 Magazines « Bugantics », publications du Bugatti Owner's Club, 1977-1981 avec Prescott Badge - \$125
 « Rallying to win », Calvin - \$10

À VENDRE : SUITE :

« Racing and sports car chassis design », Costin and Phipps - \$10
 FAF Ferrari Survival Guides, 1980s - \$5
 « Make money owning your car », Olsen - \$10
 Revue Technique Automobile DS21, août et septembre 1966 - \$20
 « Restoration and preservation of vintage and classic cars », Wood - \$20
 Divers titres Marabout : Porsche, MG, BMW, Ford et la course, Le rallye, Guide des monoplaces, Voitures de tourisme dans la course - \$1 ch.
 Essais routiers Marabout poche : Renault 8 Gordini, Alfa 1750 - \$1 ch.

À DONNER : ETCETERA

Magazines « Alfa Owner » du club Alfa Romeo USA, 2000-2018
 Magazines « L'Automobile » (mensuel français), 1973-1984
 Manuels du propriétaire Talbot 1948, Austin 1100 1966
 Essais routiers Marabout poche : Opel Commodore GS, Ford Escort, Daf 44, Fiat 125, Simca 1100

Contactez/Contact: Yves Boulanger
105yvesmontreal@gmail.com



A.G. Artiste carrossier
 ESTHÉTIQUE | DÉBOSELAGE | 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
 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 \$		

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.

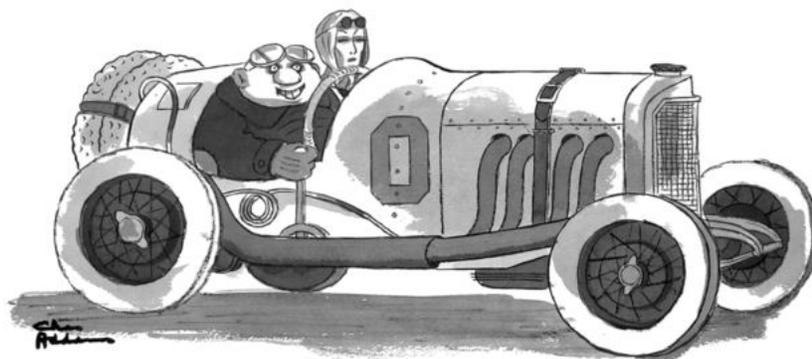


LES ACTIVITÉS DU VEA

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!



■ Uncle Fester et Morticia. Dessin de Charles Addams.

**Honestly now,
did you spend
your youth dreaming
about someday
owning a Nissan or
a Mitsubishi?**



There is still only one car that looks, feels, and performs like a Porsche 911: a Porsche 911. It is the one sportscar that manages to be both timeless and ahead of its time. And we're now making it very affordable for you to drive one. After all, we know how many decades you've waited.

PORSCHE®
