

AUTOSIASTE

VOL 47 no 2

Depuis / Since 1974

PRINTEMPS / SPRING 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 2

PRINTEMPS / SPRING 2024

ARTICLES

- 3 MOT DU PRÉSIDENT / RESIDENT'S WORD
- 4 MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF / EDITOR-IN-CHIEF'S WORD
- 5 ÉTATS FINANCIERS 2023
- 6-7 ESPACE VERRE
- 8-9 THE FIRST SWEDISH SPORTS CAR
- 10-12 AUTOBIANCHI
- 13-16 GRIZZLY TORQUE
- 17-21 L'AVENTURE CITROËN CANADA

RUBRIQUES/REGULARS

- 22-23 DUO : DEUX ANGLOPHILES
- 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

Succursale de Citroën Canada à Québec, vers 1966, et cabriolet DS21 tiré d'une publicité de Citroën Canada, vers 1970.

PAGE ARRIÈRE / BACK PAGE

Vers 1960 : un pas vers l'avenir...
Publicité de Versailles Automobiles, le premier agent Citroën à Québec, pour la DS.



MOT DU PRÉSIDENT

PRESIDENT'S WORD

Par / By Gilbert Denis



Au moment où vous lisez ces lignes, l'AGA (Assemblée Générale Annuelle) 2024 a lieu ou aura eu lieu selon que vous étiez ou non présents à celle-ci alors que cet Autosiasste aura été remis en main propre avant la réunion.

Ce que je suis en mesure d'écrire sur celle-ci c'est que M. Richard Boudrias ne se représente pas, comme il l'avait souligné lors des dernières réunions du CA (Conseil d'Administration) du club.

Son dernier mandat est donc celui d'être parmi les membres organisant les festivités du 50^e anniversaire du club qui sera souligné le 22 septembre prochain et de nous partager ses souvenirs et d'influencer le déroulement du 50^e, entre autres.

J'en profite donc, en mon nom et aux noms de tous les membres du VEA, pour remercier chaleureusement Richard pour ces très nombreuses années à servir les membres du club VEA par son implication à l'organisation des activités et/ou à la participation à celles-ci avec Louise, sa conjointe, ainsi qu'à son apport indiscutable au sein du CA pendant plusieurs (4) décennies.

As you read these lines, the AGM (Annual General Meeting) 2024 is taking place, or will have taken place, depending on whether or not you were present at the meeting. Those present would have received the Autosiasste in person at the start of the evening.

What I can share with you as I write these words is that Mr. Richard Boudrias is not presenting himself for re-election, as he mentioned at the club's last BOD (Board of Directors) meetings.

His last mandate is therefore to be part of the organizing committee of the club's 50th anniversary festivities on September 22, to share with us his memories and anecdotes of the first 50 years of the club.

I would like to take this opportunity, on my own behalf and on behalf of all VEA members, to warmly thank Richard for his many years of service to the VEA through his involvement in organizing and/or participating in activities with Louise, his better-half, as well as his indisputable contribution to the Board of Directors for several (4) decades.

Malgré l'élection des membres aux trois postes vacants à cette AGA 2024, il est peu probable que l'on puisse à court terme chausser les souliers de Richard sans avoir un peu le vertige.

Une nouvelle et belle saison estivale d'activités se présente aux membres cette année encore. C'est que votre CA s'est mis à la tâche alors qu'on célébrait l'Halloween 2023. Comme cela se voit et se vit dans d'autres sphères d'activités autant sociales qu'artistiques, un des enjeux postpandémiques semble être d'attirer les gens là où par le passé, il était naturel de les y voir. Et puisque le VEA fêtera aussi ses 50 ans d'existence, votre CA est donc fort occupé.

Si votre emploi du temps ne vous permet pas d'être « officiellement » au sein du CA du VEA, ne vous gênez pas pour soulever la main à l'occasion pour aider à la préparation ou au déroulement d'une voire de plusieurs activités. Certains membres le font déjà. Votre CA est composé de personnes chaleureuses qui vous accueilleront à bras ouvert, soyez sans crainte.

Bon été ... à l'ancienne! 😊 ○

Despite the election of members to the three vacant positions at this AGM 2024, it is unlikely that anyone will be able to fill Richard's shoes in the short term without feeling a little dizzy.

Again this year, another great summer season of activities is upon shaping up.. That's because your BOD got down to work while you were celebrating Halloween 2023. As can be seen and experienced in other spheres of life today, be it social and/or cultural, one of the post-pandemic challenges seems to be to attract people to places where, in the past, it was natural to see them. And since the VEA is celebrating its 50th anniversary, your BOD has its hands full.

If your schedule does not allow you to be "officially" on the VEA Board, don't be shy about raising your hand from time to time to help prepare or run one or more activities. Some members already do. Your Board is made up of warm-hearted people who will welcome you with open arms, so don't worry.

Have a good summer... of course, with your "vintage" car(s)! 😊 ○



MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

EDITOR-IN-CHIEF'S WORD

Par / By Yves Boulanger



Ce numéro de l'Autosiate marque la fin de la série sur l'histoire de l'automobile européenne au Québec. Son dernier chapitre touche une marque qui a une place particulière dans notre club, Citroën. J'avais relaté comment l'intérêt de Gilles Desroches, l'un des fondateurs du club, pour la Traction avait préparé le terrain à cette présence.

J'ai eu la chance de pouvoir interroger Gérard Larochelle, qui a été l'un des acteurs de la présence de Citroën chez nous. J'ai aussi découvert qu'il a possédé au milieu des années 1960 la Traction qui apparaît sur la couverture, ce qui, à ma connaissance, ferait de lui le premier de nos membres actuels à avoir possédé une auto ancienne.

D'autres collaborateurs ont rendu cet article possible : il s'agit de George Dyke, l'animateur du blog Citroënvie, et Chris Dubuque, un Citroëniste de Seattle qui s'est intéressé à l'histoire de la marque en Amérique du Nord. Le livre « What a ride » de Richard Bonfond a été un référence. Merci à Richard Boudrias de me l'avoir prêté, et à notre ami Gilbert Bureau d'avoir fait quelques recherches dans ses archives.

Les Citroën de cette époque ne sont en rien des voitures sport et ne faisaient pas partie de mon champ d'intérêt. Le contact des Citroënistes m'a contaminé, en particulier Réal Forest qui m'a laissé conduire sa DS21 injection. C'est ce qui m'a amené à en posséder trois, avec lesquelles j'ai parcouru 35,000 km au 21e siècle. *Acquired taste*, disent les anglais. ○

This issue of Autosiate marks the end of the series on the history of European automobiles in Quebec. Its final chapter is related to a make that has a special place in our club, Citroën. I already explained how the interest of Gilles Desroches, one of the founders of the club, in the Traction, had prepared the ground for this popularity.

I had the chance to interview Gérard Larochelle, who was one of the key players in Citroën's presence here. I also discovered that in the mid-1960s, he owned the Traction that appears on the cover - which, to my knowledge, would make him the first of our current members to have owned an antique car.

Other contributors who made this article possible: George Dyke, the host of the Citroënvie blog, and Chris Dubuque, a Citroënist from Seattle who researched the history of the brand in North America. The book "What a ride" by Richard Bonfond was a reference. Thanks to Richard Boudrias for lending it to me, and to our friend Gilbert Bureau for doing some research in his archives.



■ Dessin d'Olivier Dauger

The Citroën of this era was in no way a sports car and was not part of my field of interest. Contact with Citroënists infected me, in particular Réal Forest who let me drive his DS21 injection. This is what led me to own three, with which I traveled 35,000 km in the 21st century. *Acquired taste*... ○

N'oubliez pas! DON'T FORGET!

Nos rendez-vous, tous les premiers mercredis du mois (sauf janvier) à compter de 18h00

Our monthly rendez-vous, every first Wednesday (except January) from 6:00 PM

De mai à octobre - From May to October :



4020 rue St-Ambroise, Montréal
514 932-0641

De novembre à avril - From November to April :



1000 boul. Gouin O, Montréal
514 337-3540



ÉTATS FINANCIERS 2023

Par / by Nancy Acemian



Voitures Européennes d'Autrefois inc.
Bilan au 31 décembre 2023

Vintage European Automobile inc.
Balance sheet as of the 31st of December 2023

Voitures Européennes d'Autrefois inc.
États des résultats
Du 2023/01/01 au 2023/12/31

Vintage European Automobile inc.
Statement of Earnings
From 2023/01/01 to 2023/12/31

Actif/Assets

	2022	2023
Compte courant / Chequing	10,581.32	9355.94
PayPal		1,833.50
Inventaire / Inventory	1363.40	762.50
TOTAL	\$11,944.72	\$11,951.94

Passif / Liability

TOTAL **\$0.0** **\$0.0**

Avoir / Property

Bénéfices non répartis / Retained earnings	13,172.31	13,177.32
Surplus net / Net surplus	(\$1227.59)	(\$1225.38)
TOTAL	\$11,944.72	\$11,951.94

Total du passif et de l'avoir **\$11,944.72** **\$11,951.94**

Revenus / Revenues

	2022	2023
Cotisations / Dues	5860.00	6600.00
Publicité / Advertising	1450.00	875.00
Régalia	756.00	625.57
Activités / Activities	270.00	0.00
TOTAL	\$8336.00	\$8100.57

Dépenses/ Expenses

Activités / Events	3056.39	2170.31
Administration	464.70	623.00
Autosiate	2913.84	3386.03
Frais poste-papeterie / Postal-stationary	2008.20	2373.08
RGE (Août/Aug)	92.80	0 *
Frais bancaires / Bank Fees	116.72	75.56
Régalia	795.84	554.28
Frais PayPal Cost	115.10	143.69
TOTAL	\$9563.59	\$9325.95

Excédent / Surplus

* Inclus dans Administration

(\$1227.59)

(\$1225.38)

NOTICE TO READER

We have compiled the balance sheet of Vintage European Automobile as at the 31st of December 2023, and the statement of earnings and surplus for the year then ended from information provided by the directors. We have not audited, reviewed, or otherwise attempted to verify the accuracy or completeness of such information. Readers are cautioned that these statements may not be appropriate for their purposes.

Nancy Acemian
Treasurer

Gilbert Denis
President

Montreal (Quebec)
The 10th of April 2024

AVIS AU LECTEUR

Nous avons compilé le bilan de Voitures Européennes d'Autrefois au 31 décembre 2023, ainsi que les États des Résultats et de l'excédent de l'exercice terminé à cette date à partir des renseignements fournis par les administrateurs. Nous n'avons pas procédé à une vérification ni à un examen et nous n'avons pris aucune mesure pour nous assurer de l'exactitude et de l'intégralité de ces renseignements. Le lecteur doit garder à l'esprit que ces États risquent de ne pas convenir à ses fins.

Nancy Acemian
Trésorière
Montréal (Québec)
Le 10 avril 2024

Gilbert Denis
Président



Éléance Trois-Rivières

15 & 16 Juin 2024 60e anniversaire Mustang

Pour sa 3^e Édition, Éléance Trois-Rivières fait peau neuve!
Rendez-nous visite sur l'Esplanade Trois-Rivières sur Saint-Laurent
de l'Amphithéâtre COGECO

Inscription et détails à:
<https://elegancetroisrivieres.com>





ESPACE VERRE

Par / by Nancy Acemian



As I was following the directions given to me by Waze in my car to *Espace Verre*, I was wondering how Dominic Fortier found this place. I have to say, everyone present at this outing were glad he did.

We were in for a feast for the eyes and a lesson on the art of glass blowing. It was fascinating to witness layers of liquid sand being transformed into beautiful piece of art. During the tour, there were young adults hard at work, some creating glasses with stems (figure 3) and others coloured bowls or vases.

We were led by our guide, a student of the studio/school to a mezzanine overlooking the artists hard at work from above. I felt the heat emanating from the ovens and wondered how they managed. Many had protective layers on their arm closest to the heat source.

The process begins at an oven where the sand is melted at a temperature of 1700°C. Yes 1700°C, there is no typo. They place a blob of the molten sand onto a rod (figure 1) and proceed to the "shaping" station. Here it is a continuous back and forth between the heating oven to bring the molten sand back to a temperature where they can manipulate it and the shaping station where the artist shapes the molten sand by blowing in the rod (figure 4) or using layers of wet newsprint (figure 2) to create magnificent pieces. Every once in a while, there is a trip back to the 1st oven for some more molten sand.



Figure 2 : Shaping with layers of wet newsprint /
Façonnage avec des couches de papier journal humide.



Figure 1 : Where it all begins with some liquid sand /
Là où tout commence avec un peu de sable liquide.

To add color to their piece, they roll the molten glass into powdered minerals. For example, to get blue glass, they use Cobalt Oxide or for yellow they use Cadmium Sulfide.

Once the artist is satisfied with her/his piece, it is placed in an annealing oven, where the glass is left to cool in a controlled environment as cooling too rapidly could cause it to break.

Espace Verre (<https://espaceverre.qc.ca/>) is really worth visiting. Thanks to Dominic F. for having found this place. ○

Alors que je suivais les indications données par Waze dans ma voiture pour me rendre à *Espace Verre*, je me demandais comment Dominic Fortier avait trouvé cet endroit. Je dois dire que toutes les personnes présentes à cette sortie étaient heureuses qu'il l'ait fait.

Nous avons eu droit à un régal pour les yeux et à une leçon sur l'art du soufflage du verre. Il était fascinant de voir des couches de sable "liquide" se transformer en de magnifiques œuvres d'art. Pendant la visite, de jeunes adultes étaient à l'œuvre, certains créant des verres à pied (figure 3) et d'autres des bols ou des vases colorés.

Notre guide, une étudiante de l'atelier/école, nous a conduits à une mezzanine surplombant les jeunes adultes en plein travail. J'ai senti la chaleur émanant des fours et je me suis demandé comment ils y parvenaient. Beaucoup portaient des couches de protection sur le bras le plus proche de la source de chaleur.



Figure 3 : Shaping the stem of a glass /
Façonner le pied d'un verre



Figure 5 : It's starting to look like a vase /
Ca commence à ressembler à un vase.

Le processus commence dans un four où le sable est fondu à une température de 1700°C. Oui, 1700°C, il n'y a pas de faute de frappe. Ils placent une boule de sable fondu sur une tige (figure 1) et passent à la station de "façonnage". Il s'agit d'un va-et-vient continu entre le four de chauffage, qui ramène le sable fondu à une température permettant de le manipuler, et la station de façonnage, où l'artiste façonne le sable fondu en soufflant dans la tige (figure 4) ou en utilisant des couches de papier journal mouillé (figure 2) pour créer de magnifiques pièces. De temps en temps, ils retournent au 1er four pour rajouter du sable fondu.



Figure 4 : Blowing into the hollow rod to form the base of the vase /
Soufflage dans la tige creuse pour former la base du vase.

Pour ajouter de la couleur à leur pièce, ils roulent le verre fondu dans des minéraux en poudre. Par exemple, pour obtenir du verre bleu, ils utilisent de l'oxyde de cobalt ou, pour le jaune, du sulfure de cadmium.

Une fois que l'artiste est satisfait de sa pièce, celle-ci est placée dans un four de recuisson, où le verre est laissé à refroidir dans un environnement contrôlé, car un refroidissement trop rapide pourrait le briser.

J'ai quitté cette activité avec un nouveau collier acheté dans leur boutique et une meilleure appréciation de ce qu'implique la fabrication d'œuvres d'art en verre soufflé. Je reviendrai certainement cet automne avec mes petits-enfants pour fabriquer des décorations de Noël en verre soufflé.

Espace Verre (<https://espaceverre.qc.ca/>) vaut vraiment la peine d'être visité. Merci à Dominic F. d'avoir trouvé cet endroit. ○

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

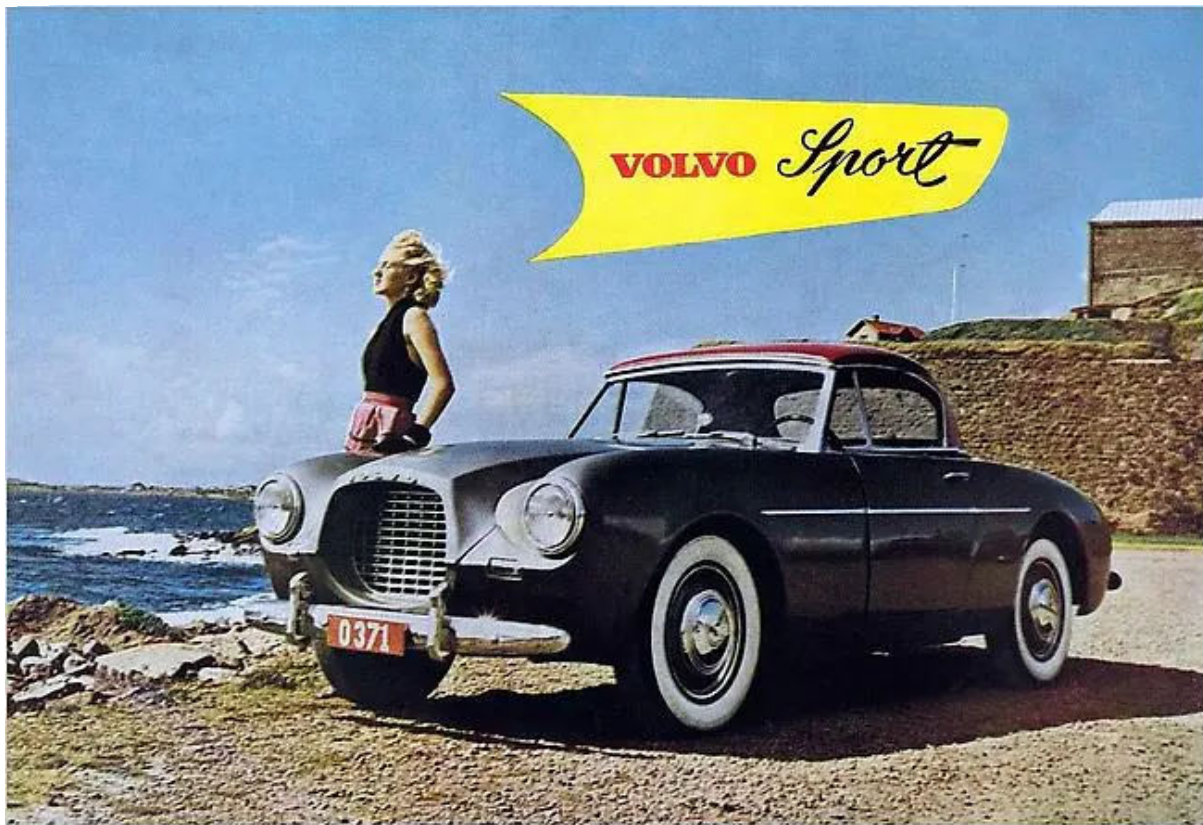


Tél.: 514.745.6278
Cel.: 514.824.6278



THE FIRST SWEDISH SPORTS CAR

By Alfred E. Neuman



■ ABOVE: Period sales brochure showing an early Volvo Sport with hard top.

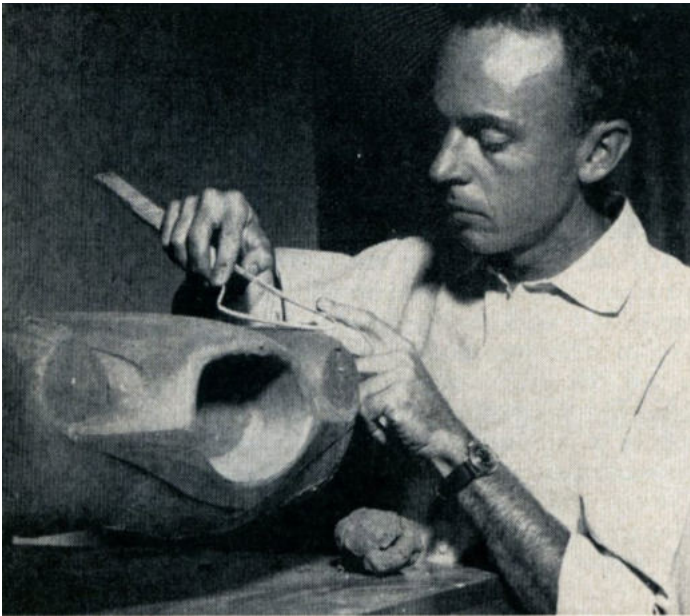
Assar Gabrielsson was sales manager at SKF. In 1924, he suggested to his employer that they should become an automobile manufacturer, which would give them a leading position to develop automobile bearings. Unable to get the project approved, he privately financed the design and fabrication of ten prototypes. Gustav Larson, a friend and engineer, assisted him. By 1926 he had managed to convince the SKF board to accept the project. Assar was allowed to use the name of a dormant subsidiary, Volvo AB.

SKF parted with Volvo in 1935, almost selling the division to Nash. Assar Gabrielsson remained as Volvo's managing director until 1956.

In 1953, Gabrielsson visited the United States and was impressed by the popularity of British sports cars. This was a share of the market that Volvo had never approached. The final step was a tour of the Chevrolet plant in Flint, Michigan, where he saw the new Corvette and its fiberglass body. The minimal tooling and investments needed to produce molded bodies was immediately very attractive.

The next step saw Gabrielsson in California, visiting Bill Tritt at Glasspar. In the late 1940s, Bill Tritt pioneered the use of fiberglass to build boats. By 1950, he had produced the first kit car fiberglass body. Assar liked what he saw and an agreement was made according to which Tritt would design a sports car body for Volvo, produce 20 units and then ship the tooling to Göteborg. Assar asked his engineering department to design a tubular ladder chassis around Volvo 444 components. The 1400 cc B14 engine was tuned up to 70 hp but the three speed gearbox was retained. The prototype chassis was sent to Glasspar as a basis on which to build the first body. The car was called P1900 within Volvo.

Early 1954, the first complete prototype was shipped to Sweden. It was a hardtop coupe. Volvo's designers touched up the body and made the hardtop removable. The car was shown to the Swedish public in June. The idea of purchasing a car with a top that you have to leave home did not appeal to many, and Volvo's designers got the task of adding a convertible top. The new Volvo Sport was exhibited at the Brussels Auto Show in January 1955.



■ ABOVE: Bill Tritt carving a clay model of the Volvo Sport.

■ RIGHT: The Volvo Sport dashboard was well designed and featured complete instrumentation. Note the curved shift lever.

The car needed further development and production didn't start until early 1956. By the end of 1956, only 45 cars had been made. Most of them were sold in Sweden, but some were shipped as far as Brazil or Morocco. The car was shown at the London Motor Show, but at £2100, it was twice the price of an MGA and more expensive than an XK140. None was ever sold in Britain.



■ ABOVE: The quite elegant Volvo Sport.



By 1957, Gunnar Engelaug had replaced Assar Gabriellsson as CEO of Volvo. He took delivery of car no. 49. After his first long ride, he was far from impressed: the car rattled so much he was afraid the doors would fall off. Once back in the office with the car in one piece, he terminated production of the Volvo Sport. By then 23 of the 1957s had been made; all except Engelaug's car having been shipped to the USA. Engelaug felt Volvo deserved a better sports car. It would come, but his priority was the new Amazon.

At least 50 of the 68 Volvo Sport made still exist. ○



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



AUTOBIANCHI

Par Arturo Benedetto Giovanni Cartoffoli di Milano



Aux premiers jours de l'automobile, plusieurs manufacturiers de vélos s'intéressèrent à cette nouvelle invention. Peugeot, Opel, Darracq et Hillman en firent partie, débutant souvent par la fabrication de motocyclettes. En Italie, Edoardo Bianchi fut aussi l'un d'entre eux. L'un des fabricants de vélos les plus progressistes, il débuta la fabrication de motocyclettes en 1897, possiblement le premier en Italie. Il passa rapidement à un tricycle motorisé, puis dès 1902 offrit la Bianchi 8 HP, une automobile à moteur De Dion.



Autobianchi devient un laboratoire pour Fiat, produisant en petites séries des modèles intégrant des nouveautés technologiques. Le premier de ces modèles fut un cabriolet dérivé de la Fiat 600D, la Stellina. Sa carrosserie était faite de fibre de verre, une primeur en Italie. Seulement 500 exemplaires furent fabriqués entre 1963 et 1965; la Fiat 850 Spider rendit la Stellina superflue.

Dans les années 1930, le constructeur milanais délaisse la production d'automobiles pour bifurquer vers les camions, une activité lucrative en raison du marché militaire. Edoardo Bianchi décède en 1946 des suites d'un accident de la route.

En 1955, le directeur de l'entreprise Ferruccio Quintavalle monte un consortium avec Pirelli et Fiat pour relancer la production d'automobiles. La marque s'appelle Autobianchi. Son premier modèle est la Bianchina, un dérivé de la nouvelle Fiat 500 qui sera livré en plusieurs variantes de carrosserie : d'abord en 1957 le coupé Trasformabile à toit rétractable, puis un coupé à toit rigide; ensuite un break nommé Panoramica, puis une camionnette et enfin un cabriolet. Dès 1958, Bianchi se retire et cède ses parts. L'administration d'Autobianchi s'installe au siège social de Pirelli à Milan.



■ Une Autobianchi Bianchina cabriolet et ses 16 ½ cv : rien de tel pour une balade au soleil à quatre.



■ Jay Leno met les choses en perspective devant cette Bianchina Trasformabile. L'auto appartient au producteur d'origine montréalaise Peter Lenkov, à droite sur la photo.

En 1964, Autobianchi lance la Primula. Cette berline deux volumes conçue par Dante Giacosa chez Fiat est une traction avant à moteur transversal, inspirée du concept novateur de la Mini d'Issigonis. Giacosa n'était cependant pas très enthousiasmé par la solution choisie par Issigonis qui avait placé la boîte de vitesses dans le carter moteur. Il plaça la boîte de vitesses de la Primula au bout du moteur. Les demi-arbres furent de longueur inégale, ce qu'il jugea adéquat pour la Primula dotée du moteur 1221 cc de la Fiat Millecento dont le couple était plutôt modeste. Pour la camionnette Fiat 238 qu'il concevra ensuite, il choisira de couper l'arbre long en deux sections avec un support intermédiaire. Cette solution se retrouve sur la majorité des autos d'aujourd'hui.

En 1968, Pirelli cède ses parts à Fiat qui devient le seul propriétaire d'Autobianchi. La Primula fut modernisée afin de recevoir le moteur 1197 cc de la Fiat 124 et son dessin fut retouché. Une version Primula S reçut le moteur 1438 cc, 70 cv de la 124 Special.



■ La Bianchina Panoramica.

autobianchi



■ La Stellina. On lui aurait souhaité plus de fougue que les 29 cv du moteur 767 cc de la Fiat 600D.



■ Un coupé Primula S.

Le patron de Fiat, Gianni Agnelli, est irrité par la popularité de la Mini anglaise vendue sur le marché italien par Innocenti et veut une concurrente. Fiat réalise avoir fait une erreur en misant à nouveau sur le tout à l'arrière pour sa 850. Autobianchi marque un grand coup au salon de Turin 1969 en présentant la A112, une petite traction deux volumes à la bouille sympathique dessinée par nul autre que Marcello Gandini chez Bertone. La A112 reprend le 4 cylindres 903 cc de 42 cv des 850 Sport. La gamme Bianchina disparaît du catalogue cette même année.

Afin de bien marquer la différence entre les modèles de la gamme, la Primula avait été remplacée au début de 1969 par une berline trois volumes au dessin plus classique et plus contemporain, la A111. Celle-ci reprend l'architecture mécanique et le groupe propulseur de la Primula S. Devant le succès de la petite A112, la production de la A111 se termine dès 1972.

La petite A112 fut le grand succès d'Autobianchi : plus de 1,3 millions d'exemplaires furent vendus entre 1969 et 1986. C'est plus du double de tout ce qu'Autobianchi a fabriqué auparavant. Elle évolua en multiples finitions dont une déclinaison Abarth dès 1971, avec un moteur porté à 982 cc et 58 cv. Une version 1049 cc et 70 cv suivra en 1975. En Italie et en France, la A112 Abarth sera aussi mythique que la Mini Cooper et engendrera un « Trofeo Abarth A112 » sur les circuits italiens et une « Coupe A112 Abarth » en rallye.

La A112 sera remplacée en 1986 par la Y10 plus moderne. Le modèle fut nommé Lancia Y10 sur la plupart des marchés hors Italie. Sa production fut transférée chez Alfa Romeo à compter de 1992 suite à la fermeture de l'usine Autobianchi. Plus d'un million d'exemplaires de la Y10 furent fabriqués. Malgré ce nouveau succès, la marque disparaît en 1995. ○



■ La A111 : très carrée, très Fiat, très 1970.



■ La A112 première génération en version Elegante.



■ Une A112 Abarth en pleine action.

■ Une A112 Abarth et son intérieur doté d'une instrumentation complète. La A112 Abarth peut être considérée comme la dernière création de Carlo Abarth destinée au grand public.



■ La Y10 a aussi connu une belle carrière chez les citadines, avec certains dérivés sportifs. Cette discrète version Martini était munie d'un moteur 1,3 turbo de 85 cv.



GRIZZLY TORQUE

Par Jonathan Bean



Stuart Longair ne savait pas ce qu'il achetait. Désirant restaurer une Land Rover de première génération, il trouva, à prendre en bloc ou à laisser, un lot de 4 Land Rover abandonnés dans un champ en Colombie-Britannique depuis des années, dont une ambulance bleu clair. Une dizaine d'années plus tard, il lut un article sur le périple de deux jeunes Ontariens, Bristol Foster et Robert Bateman, qui ont fait un voyage autour du monde en 1957 à bord d'une ambulance Land Rover. Une lueur se fit : et si l'épave qu'il possédait était le même véhicule? Il réussit à prendre contact avec Foster qui accepta de venir voir l'épave. Un nombre de signes distinctifs lui permirent de reconnaître le véhicule avec lequel lui et Bateman ont parcouru le monde près de 60 ans plus tôt. Rover confirma le numéro de série. Longair se retrouva avec le projet - non, le devoir - de restaurer ce véhicule.

En 1956, le jeune ontarien Bristol Foster, récemment diplômé en biologie, propose à son ami Robert Bateman le rêve de faire le tour du monde. Bateman, géographe, est emballé. Le père de Foster contribue en commandant un Land Rover long avec une carrosserie de type ambulance aménagée spécialement par Pritchard, dotée d'une plateforme d'observation sur le toit. Foster se rendra à l'usine Rover en mai 1957 et y passera un mois pendant lequel il sera formé sur l'entretien du véhicule. Rover « subventionnera » le projet en ne facturant jamais la carrosserie.

En 14 mois, ils traversèrent l'Afrique, puis l'Asie du sud-est et enfin l'Australie. Foster conduisit la majorité des 60,000 km parcourus. Aux Indes, Foster dû faire une manœuvre brusque pour éviter un cycliste : le Land Rover bascula sur le flanc. À la stupéfaction des deux compères découragés, la foule se précipita pour le remettre sur ses roues. Il n'avait comme dommage significatif qu'une vitre brisée. Un artisan local tailla une pièce de Plexiglas. Cette fenêtre de plastique fut l'un des signes qui permit à Foster de reconnaître son véhicule, des décennies plus tard.

À son retour à Toronto, Foster se servit du Land Rover pour se déplacer pendant quelque temps puis le vendit à un collègue biologiste qui partait explorer le Texas. Il en perdit la trace.



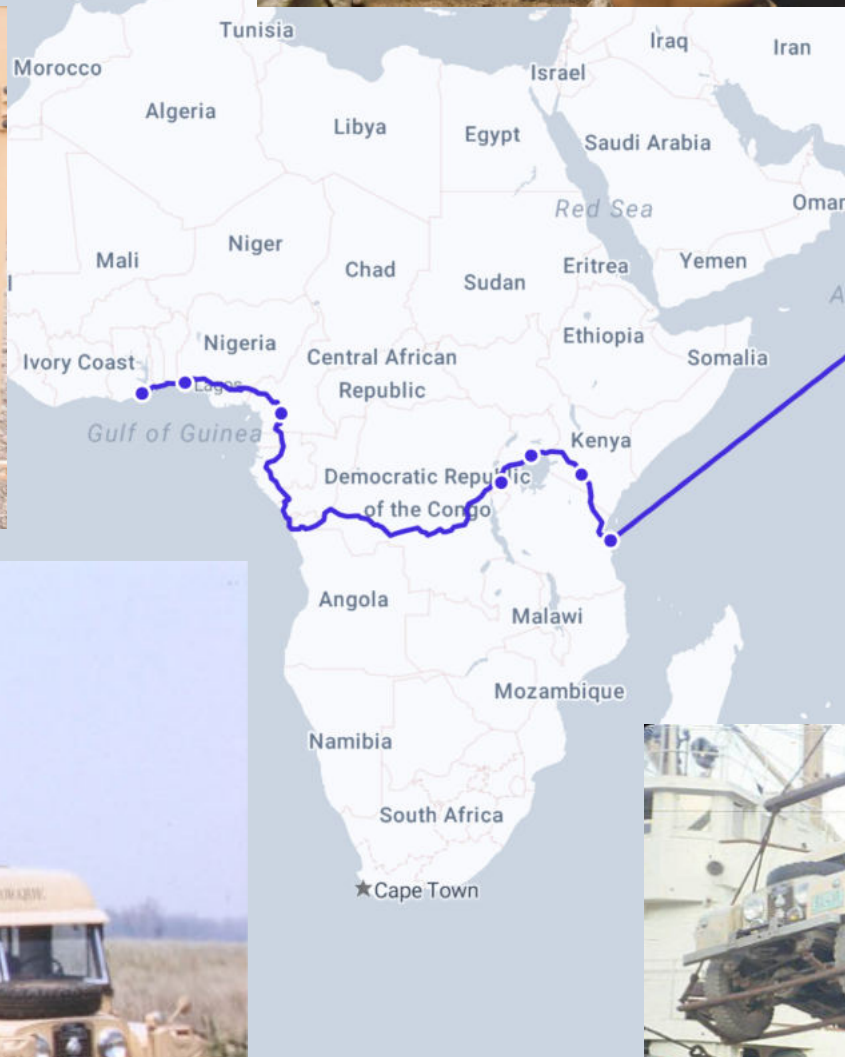
■ Stuart Longair.

Bristol Foster eut une longue carrière comme biologiste et cinéaste. Il devint directeur du Musée Royal de Colombie-Britannique à Victoria. Ses études sur l'évolution ont engendré la « règle de Foster ». Robert Bateman enseigna la géographie et l'art et devint un peintre naturaliste de renom. Il partit lui aussi s'installer sur l'île de Vancouver.

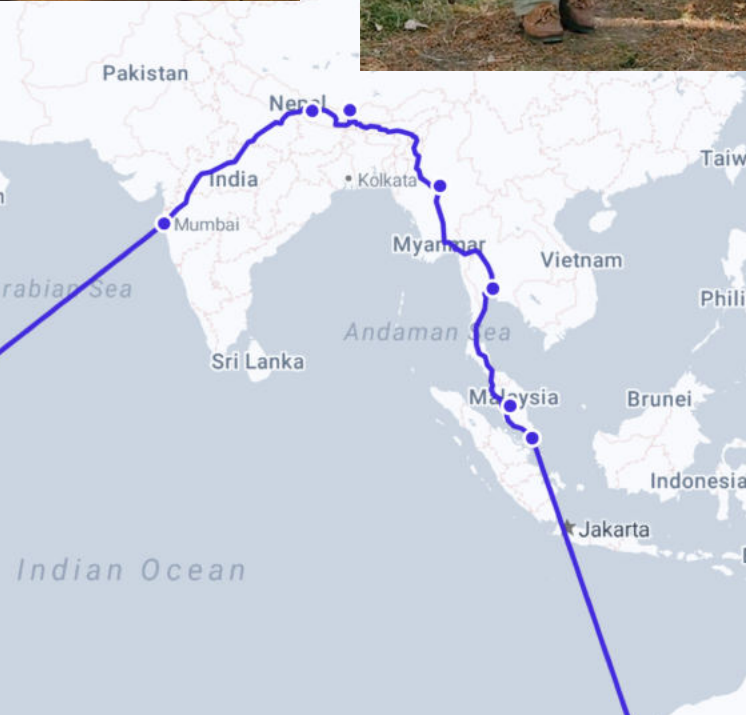
Le Land Rover fut restauré en quelques mois par l'équipe d'Alan Simpson qui considère ce véhicule comme le Land Rover ayant la plus grande importance historique. Si la restauration du châssis et de la mécanique ne posèrent guère de problèmes, celle de la carrosserie en duralumin se révéla aussi capricieuse que celle d'une Aston-Martin.



■ Bristol Foster et Alan Simpson devant Grizzly Torque, remis depuis plus de dix ans sur le terrain de son atelier, Rover Works, près de Kamloops.



■ Itinéraire approximatif du périple de 60,000 km parcouru entre juillet 1957 et septembre 1958. Le Land Rover a quitté l'usine Rover puis a été transporté par bateau vers le Ghana, et est revenu d'Australie vers la Colombie-Britannique par le même moyen.



■ EN SENS HORAIRE, À PARTIR DU COIN GAUCHE : Le Land Rover tout neuf à la sortie de l'usine Rover, Solihull, UK ; Robert Bateman peint des miniatures tout long du voyage ; Bateman et Foster réunis après la restauration de Grizzly Torque, en notant les inscriptions sur les jerrycans ; en Australie entre Melbourne et Sydney ; sur le chemin du retour ; rencontre en Afrique ; le « van life » dans sa plus simple expression : deux banquettes et des armoires.

Cette restauration coûta \$300,000, principalement financée par Simpson. Après son achèvement en 2015, Grizzly Torque participa à diverses expositions et activités; il fut exposé au Robert Bateman Center de Victoria et participa à une tournée promotionnelle de Land Rover Canada - voir le lien ci-dessous. Le véhicule fut vendu par RM Sotheby à Monterey l'an dernier. ○

<https://www.landrover.ca/en/experiences/stories/grizzly-torque.html>



■ La touche finale : à 85 ans, Robert Bateman refit les miniatures qu'il avait faites tout au long du voyage.



A.G. Artiste carrossier
ESTHÉTIQUE | DÉBOSSÉLAGE | PEINTURE | RESTAURATION | MODIFICATIONS

Projets de restauration

- En gardant l'originalité
- Ou modification

Passionné depuis 25 ans
selon vos exigences

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

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

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

FITZBACK GARAGE

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



L'AVENTURE CITROËN CANADA

Par Yves Boulanger



Dès 1921, la jeune marque Citroën tenta d'offrir ses autos sur le marché québécois. Échec total : à peine une poignée d'autos furent importées. Si quelques Traction furent vendues sur la côte ouest américaine dès 1938, d'autres à Toronto autour de 1950 et que Citroën mit en place une filiale aux USA dès 1955, il fallut attendre mars 1958 pour que la marque aux chevrons revienne sur nos berges.

La Traction ne fut donc jamais vendue au Québec. C'est avec la nouvelle DS, sa soeur ID et la 2CV que Citroën a abordé notre marché. Le fourgon H fut aussi offert, de même que la marque Panhard. La distribution au Québec était assurée par Auto-France, dirigée par Harry Dubrofsky. Deux autres agences couvraient le marché ontarien et celui de l'ouest canadien. Le service exportations de l'usine dépêche en 1958 un technicien pour former les mécanos d'Auto-France : Claude Guillot. Celui-ci prendra racine après avoir rencontré Lucille.

Les ventes sont difficiles. Les 2CV et les Panhard, refroidies à air, sont mal chauffées et mal adaptées à notre climat. La Panhard souffre particulièrement d'une boîte de vitesses délicate, facile à détruire par temps froid. La DS s'en tire un peu mieux, mais si son côté futuriste et anti-conformiste attire certains, il en rebute d'autres. Citroën ne vend que quelques centaines d'autos par année au Canada, principalement au Québec, et se place loin derrière Renault, Peugeot et même Simca. Quant à Panhard, on parle de quelques dizaines.



■ La Patrie, janvier 1921 : Citroën annonce son arrivée à Montréal. L'annonce fait bien des promesses qui ne seront pas tenues.

De PARIS les sensationnelles voitures à traction avant!

CITROËN La voiture qui est dix ans en avant de son temps.

PANHARD La voiture familiale idéale.

CITROËN 2 C.V. TRUCKETTE Le véhicule commercial le plus économique au monde.

CITROËN HZ-HY Disponible en fourgonnette de 1 - 1 1/2 tonne ou plateau.

CITROËN 2 C.V. BERLINE La "4-places" la plus économique et la plus pratique.

DISTRIBUTEURS DEMANDES DANS CERTAINS TERRITOIRES

UTO-FRANCE Ltée

7144 COTE DES NEIGES
7670 BOULEVARD DECARIE MONTREAL
Tél. : RE. 9-4781

■ 1959 : feuillet publicitaire d'Auto-France

En avril 1962, Citroën annonce la mise en place d'une filiale canadienne qui couvrira tout le pays. La marque Panhard disparaît du programme et laisse sa place à la nouvelle Ami 6. Citroën Canada reprend les locaux d'Auto-France sur Côte des Neiges. Harry Dubrofsky tente sans succès de reprendre la distribution de la marque Panhard. En fait Citroën Canada l'a tout simplement laissé en plan avec cette partie de l'inventaire. L'ex-directeur général d'Auto-France, un belge nommé Norbert Lecour, revient à l'emploi de Citroën. Il sera le véritable pilier de l'entreprise car les administrateurs français sont bien plus occupés par l'image et la politique que par le développement des ventes et la résolution de problèmes techniques.

À l'automne 1964, Lecour décide d'ouvrir une succursale à Québec et embauche à cette fin un jeune diplômé en commerce, nul autre que Gérard Larochelle. Déjà propriétaire d'une 2CV, ce dernier avait déjà fait ses preuves en aidant un petit concessionnaire à vendre quelques DS. Gérard trouve un local sur le boulevard Hamel, recrute du personnel et les affaires débutent en novembre. Le bureau chef lui envoie des modèles 1964 alors qu'ils ont commencé à recevoir des modèles 1965. Les ventes débutent immédiatement et atteignent 50 ou 60 autos par année. La succursale de Québec devient la salle de montre Citroën la plus active de la province.

En 1965, le bureau chef déménage au 4010 Sainte-Catherine ouest dans Westmount, dans un local qui date des années 1930. À cette époque, cette partie de Sainte-Catherine concentre des salles de montre de toutes les marques et est surnommée « Motor Row ». Si la salle de montre est somptueuse, le service après-vente est à l'étage et accessible par un monte-charge particulièrement vétuste qui fait encore grincer des dents ceux qui l'ont connu.

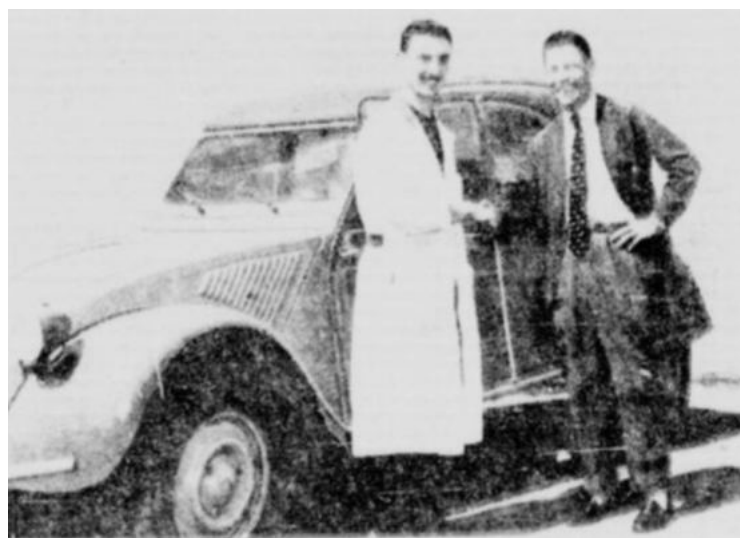
Ma première Citroën, une DS19 1966, était munie d'un alternateur AC-Delco. Un mercredi soir, au Côte Saint-Luc BBQ de notre ami Camus, j'en discute avec Claude Guillot. Contre toute attente pour qui l'a connu, il me dit « C'est moi qui ai fait ça ». Il m'explique que les DS étaient munies de dynamos qui ne donnaient que 25 ampères à plein régime et pas grand chose au ralenti. Lorsqu'un client circulait à Montréal l'hiver avec le dégivrage, les phares et les essuie-glace en fonction alors qu'il avançait pas à pas dans le trafic, la dynamo donnait moins que ce qui était tiré de la pauvre batterie : les chances de démarrer le lendemain matin étaient nulles. Les clients se plaignaient et l'usine n'avait pas de solution. Le directeur technique demanda à Claude d'en trouver une. Après quelques recherches, il se rendit chez Gagnon Batteries, agent AC-Delco, où on lui proposa un alternateur qui s'adaptait assez bien.



■ Vers 1960 : Terrain d'exposition d'Auto-France au 7670 Décarie.



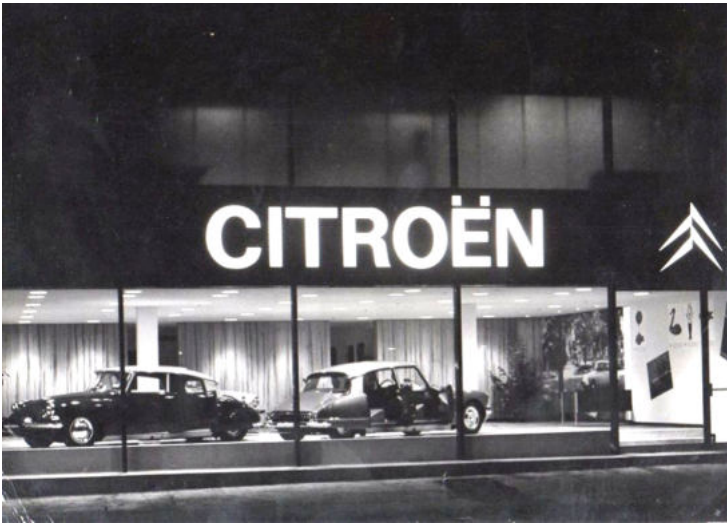
■ Halifax, 10 mai 1965 : le maire d'Halifax accueille le trio de conducteurs qui a fait l'aller-retour entre Halifax et Vancouver en 6 jours à bord de cette ID19. Ils ont parcouru 7609 milles en 134 heures 27 minutes, soit 59,3 mi/h de moyenne et avec une consommation de 31,8 mi/g. Les trois pilotes sont Les Chelminski, Mike Iliescu et Lech Czerwinski. Sur la gauche, Jean Huyghes-Despointes, le directeur général de Citroën Canada, qui les a accompagnés sur le dernier segment.



■ La Patrie, 24 mai 1959 : « M. Jean Troublé, qui vient de terminer la dernière étape de son voyage à travers le monde dans une « deux chevaux », reçoit ci-dessus les félicitations du technicien de l'usine d'Auto-France Ltée, M. C. Guillot. La dernière étape de son voyage l'a amené de Buenos-Aires à travers les cimes montagneuses de La Pas, en Amérique du Sud, à Panama, Mexico et à travers les États-Unis jusqu'à Vancouver. De là, à travers le Canada jusqu'à Montréal. »

Celui-ci avait non seulement le double de la puissance, mais en donnait déjà la moitié à bas régime. Claude bricola un support pour le monter sur son auto de fonction. Satisfait du résultat, il montra l'auto à son patron. Celui-ci lui demanda de faire le même montage sur l'auto du client qui se plaignait le plus, ce qui fut un succès. Par la suite, un alternateur Delco fut monté sur chaque DS d'un client insatisfait.

Quelques mois plus tard, le VP exportations de la maison mère fait sa tournée paroissiale à Montréal. Claude est à son bureau et voit arriver vers lui le grand patron accompagné du VP. Il lui demande « Claude, montre à Monsieur ce qu'on a fait pour les générateurs. » Claude guide ses visiteurs vers l'atelier et leur montre l'installation de l'alternateur dans une DS qui est là, tout proche. Rapidement, il voit le VP se raidir, devenir tout rouge et lancer au patron « Vous! Au bureau! Tout de suite! ». Et les deux s'enferment dans un bureau en claquant la porte. Claude entend à travers le mur le VP qui vocifère : « Pouvez pas faire ça! »...



■ Vers 1966 : salle de montre de Citroën Canada au 4010 Sainte-Catherine ouest.



■ 1969 : L'un des 27 coupés Chapron Le Léman va être exposé dans la salle de montre de la rue Sainte-Catherine. Qu'est-il devenu?



■ Février 1966 : le Bonhomme Carnaval vient prendre possession de la DS21 Pallas gris palladium visible sur la gauche. Elle est donnée par Citroën Canada et fera l'objet d'un tirage. La gagnante sera une jeune femme de la région de Montréal, Hélène Bergeron.



■ 1969 : Jean Béliveau reçoit les clés de sa DS. Le publicitaire de Citroën avait imaginé à son intention la DS décorée qui apparaît ci-dessus. Jean Béliveau ne l'utilisa en fait que quelques semaines : l'auto attirait l'attention à un degré qu'il trouvait envahissant. L'homme à gauche sur la photo fait partie de l'agence de publicité : aucun des employés de Citroën Canada n'était de taille à faire face au grand Jean.



« Seul le bureau d'études...blablabla »... puis finalement le VP sort en furie, menaçant d'arracher la porte de ses gonds, en lançant « Vous en avez des nouvelles! ». Claude se dirigea vers le bureau et demanda au patron « Qu'est-ce qu'on fait? », ce à quoi celui-ci répondit sans hésiter « Tu continues! ». Il fallut encore deux ans à Citroën avant d'introduire l'alternateur sur la DS avec la production du modèle 1968.

Fin 1966, désabusé par le manque de sérieux, Gérard Larochelle choisit d'orienter sa carrière vers le monde de l'assurance. Au début 1970, un ancien collègue, Michel Fabien, vient d'être promu directeur national des ventes de Citroën Canada et le convainc de revenir. Il lui demande de prendre en charge la moitié est de la province, dans laquelle on a vendu 142 autos en 1969. Gérard relève le défi. Il parcourt le Québec et ouvre des concessions jusqu'à Sept-Îles. Il faut savoir que les ventes de Citroën Canada avaient lentement atteint environ 1000 autos par an en 1969, dont une centaine de bicylindres Ami 6, Méhari et surtout Dyane, modèles qu'on finira d'écouler en 1970. Il se vendra dans l'est du Québec 475 autos en 1970 et 600 en 1971. Performance carrément phénoménale pour un territoire qui ne contenait que Québec comme ville d'envergure. Et on espérait faire mieux avec l'arrivée de la SM et de la GS qui furent toutes deux présentées au Salon 1971.

En 1971, Citroën Canada abandonne sa somptueuse salle de montre sur Sainte-Catherine et laisse un nouveau venu, Eugène Carrié Automobiles, assurer une présence au centre-ville. Citroën s'installe dans les anciens locaux de VW Canada sur Royalmount. Les 50 baies de service sont un grand luxe par rapport aux anciennes installations. On y vendra des Fiat avec les Citroën, comme chez plusieurs concessionnaires, Fiat ayant acquis la maison mère.

Mais l'évolution des normes de sécurité brouille les cartes. Dès l'été 1971, le projet d'importer la GS est mis aux oubliettes. À compter de 1972, pour répondre aux normes de sécurité adoptées par Transport Canada, Citroën nous offre les versions USA des DS et SM, reconnaissables notamment par leurs phares scellés. Et ces DS « USA » arrivent au compte-goutte... ce qui freine les ventes. La DS est retirée du marché nord-américain à la fin de 1972.

L'usine ne voulait plus investir dans la conformité d'un modèle en fin de carrière. On préférait miser sur la CX qui allait apparaître sur le marché « bientôt ». La SM eut un sursis : en raison de son empattement plus court, la norme



Citroën avait obtenu une dérogation de Transports Canada permettant la vente d'autos munies de phares à iode européens avec carénages. Mais l'usine du Quai de Javel nous a plutôt imposé les versions US pour écouler son inventaire d'entourages de phares moulés, dixit Claude Guillot.



■ Baie Comeau, 1971 : la famille Arcand pose devant le véhicule familial avec lequel ils voyageront jusqu'en Californie. En 1976, la pauvre DS fatiguée sera échangée contre une Saab 99, un choix que firent plusieurs Citroënistes en manque.

des pare-chocs absorbants et à hauteur normalisée ne s'y appliquera qu'en 1974. Et contrairement à la DS, la SM a déjà un pavillon en acier faisant partie de la caisse. Et voilà, on va survivre avec la SM et attendre la venue de la CX.

Il en reste que la SM a des problèmes de fiabilité, notamment avec l'entraînement de son archaïque compresseur de climatisation à pistons qui détruit son accouplement et cause des chocs sur l'interminable chaîne de distribution du moteur Maserati à quatre arbres à cames. Si, en 1972, la SM a doublé les ventes de la marque sur le marché américain, en 1971 et 1972 Citroën Canada n'en écoule guère plus d'une centaine par an. Et 1973 amena la crise de l'énergie : la SM n'était pas le produit de l'heure. Citroën Canada en vendit quelques dizaines de plus pendant que son réseau de concessionnaires s'effritait. Dans le territoire de Gérard Larochelle, seule l'agence de Québec était habilitée à l'offrir sans pour autant en tenir en stock. Aussi bien dire qu'il est payé à ne rien faire. Il tire sa révérence.



■ 1971 : cette GS est présentée dans la salle de montre de Citroën Canada à Vancouver. Un lot de 10 GS blanches fut importé dès octobre 1970. L'une d'entre elles fut exposée au Salon de l'Auto de Montréal en janvier 1971 et une autre fut essayée par Jacques Duval.

■ 2018 : un très rare cabriolet usine à injection électronique. Vendu neuf par Eugène Carrié en 1971, il a été acheté du propriétaire d'origine en 1988 par un collectionneur ontarien. Selon Claude Guillot, seulement 11 cabriolets furent importés au Canada au fil des ans, la plupart avant 1968.



■ Montréal, 1971 : le stand Citroën présente une gamme toute en blanc. Au centre, cette SM derrière laquelle on entrevoit une GS. Les employés français de Citroën étaient offusqués que leur employeur ait choisi un moteur italien pour ce qui fut le premier porte-étendard de l'automobile française depuis la disparition de la marque Facel-Vega. Je serais tenté de répliquer que ce qui a tué Facel-Vega, c'est d'avoir fabriqué son propre moteur haute performance.

	Citroen	Citroen USA	Peugeot	Renault
1961	348		1628	
1962	199		954	
1963	124		581	
1964	204	1014	707	
1965	466	1063	1405	4326
1966		1119	1655	4437
1967		898	1810	4570
1968		943	1947	
1969		1051	2022	
1970		1209	2270	
1971		1393	2254	
1972		1821	2196	
1973		997	1029	
1974		338	1189	

■ Le nombre d'autos importé par Citroën Canada est introuvable. Les données de 1961 à 1965 proviennent de quotidiens. On sait que Renault a importé en moyenne 5000 autos par année pendant toute sa présence. Les données pour Citroën USA proviennent d'un rapport gouvernemental. Comme on croit savoir que Citroën Canada a atteint 1000 autos par année vers 1969 et 1500 en 1971, on en vendait autant sinon plus ici. L'arrivée de la SM n'a pas eu le même effet au Canada qu'aux USA : 1700 chez eux, 400 ici.



Tout le réseau de Citroën en Amérique du Nord attend la CX avec impatience. Celle-ci est lancée à l'été 1974. Mais à la fin de l'année, Peugeot achète Citroën. La branche canadienne passe sous le contrôle de Citroën USA.

On quitte les grands ateliers de Royalmount pour un local industriel sur la Transcanadienne. A quoi bon une salle de montre quand on n'a rien à exposer... Dans une ambiance mortuaire, on vend des pièces de rechange et des plans achat-rachat. L'agonie perdure jusqu'en octobre 1977, point auquel René France, le directeur de Citroën USA, est convoqué au Quai de Javel. Il s'attend à ce qu'on lui présente la CX en version nord-américaine. On lui annonce l'abandon du marché américain. Et sa mise à pied.

Citroën Canada disparaît, absorbée légalement par Peugeot Canada. L'aventure est terminée. Vraiment? Citroën a vendu moins de 10,000 autos en 15 ans, mais 50 ans plus tard, la marque aux chevrons a laissé derrière elle une légion de passionnés. Assez pour que des centaines de Citroënistes de partout sur la planète se regroupent à Boston et ici en 2002, assez pour qu'il soit encore possible de rouler en DS ou en 2CV au Québec aujourd'hui. ○





DUO : DEUX ANGLOPHILES





Par Pierre Bernard



Chers membres, l'idée de vous rendre plus visibles dans les pages de la revue **AUTOSIASTE** permet aux lecteurs de mieux vous connaître, au-delà des activités organisées par le conseil d'administration du VEA.

Nous sommes gâtés dans ce deuxième numéro : nos deux membres choisis nous présentent leur voiture anglaise respective, l'une d'avant-guerre et l'autre d'après-guerre.

La voiture anglaise s'associe bien à l'élégance, au flegme et au raffinement discret. Au-delà de la noblesse d'un bon nombre de modèles anglais, elles se repèrent assez facilement par leur volant souvent placé à droite. Dans ce grand monde de l'automobile, certains observateurs grincheux vont même jusqu'à déclarer que les anglaises ne sont pas faites pour rouler mais plutôt pour plaire par leurs formes séduisantes embaumées par ce mélange indéfinissable de sous-bois, de noble moisissure et d'huile de boîte réchauffée. Ces propos peuvent bien se prolonger en palabres mais il faut bien admettre que ces voitures fabriquées au Royaume-Uni sont devenues avec les décennies un investissement assez appréciable pour certains.

	Pierre-André Ouimet	Roger Montpetit
		
		
Description	Jaguar XK 150 SE Drop Head Coupe, 1959.	Rolls-Royce, Berwick limousine coupé chauffeur 4 portes, 1927. Contrairement à ses "sœurs anglaises" elle se conduit à gauche comme une américaine car elle a été fabriquée à Springfield, MA aux USA.
Date d'achat	21 mai 1974 (vendeur : Réal)	15 décembre 2023 (vendeur: Jean-Guy)
Pourquoi	La ligne de la caisse, sa boîte manuelle et son côté grande routière expliquent pourquoi Pierre-André aime cette voiture.	Malgré son attrait pour les "muscle cars", Roger a toujours gardé une préférence pour la Rolls-Royce grâce à sa beauté classique.

	Pierre-André Ouimet	Roger Montpetit
Intérêt	<p>Très jeune (7 ans), Pierre-André s'improvise derrière le volant d'une auto déjà en mouvement pour éviter un accident avec ses jeunes copains. Un jour il déplace même hors champ le jouet du moment de son père, une Fiat Topolino, pour jouer au baseball avec ses amis. Pour ne pas arranger les choses sur son amour naissant pour les belles voitures, chaque été, son père s'amuse à conduire pour quelques mois une petite anglaise, souvent une Morris Minor décapotable. Une solide initiation aux anglaises se produit alors. Plus tard en 1973, Pierre-André aperçoit une Jaguar XK 150 à fauteuils rouges à Nicolet. Malgré une multitude de signes d'âge et d'abus, (car elle reviendra à la maison à Boisbriand tout de même sur son propre pouvoir), il conclut l'achat pour la modique somme de \$600.</p> <p>Pierre-André se joint à la toute première cuvée des membres du VEA (à l'époque appelé EVEA) en 1974.</p>	<p>Durant son jeune âge, Roger manifeste un intérêt marqué pour les autos sportives. Rien ne l'arrête. Roger achète et vend plus d'une dizaine de voitures américaines qui feraient rêver plus d'un collectionneur aujourd'hui. On peut dire que son bilan est tout de même impressionnant et la liste de "muscle cars" est longue. Pour en nommer quelques-unes par ordre chronologique : Impala, Challenger, Monte Carlo, Trans Am (six! ...dont 3 volées), Riviera, Firebird, et j'en passe. Roger avoue qu'il s'est assagi depuis quelques années avec des autos moins puissantes et rapides.</p> <p>C'est l'achat d'une Citroën 11BL qui pousse Roger vers le VEA pour une brève période en 2014. Aujourd'hui, il revient au "bercaïl" et rejoint les membres du VEA en décembre 2023 avec l'achat récent de sa Rolls.</p>
Mécanique	6 Cylindres, 3.4 l. Qualités : excellente, bon dégagement pour les jambes, fiable, très bons freins à disques aux 4 roues. Sa faiblesse : "chaude" et visibilité limitée lorsqu'il pleut... avec capote fermée, mais seulement....	6 Cylindres, 12 bougies, 3.1 l. Qualités : robuste. Sa faiblesse : pas rapide. Roger n'a pas encore vécu l'occasion de conduire sa Rolls et ainsi de pouvoir donner plus de réponses sur la mécanique.
Carrosserie	Couleur originale noire, décapotable (grise), intérieur cuir rouge, restaurée en 2009.	Peinture d'origine noire, tissus usés, toit vinyle, 22.5 pieds de long!
Pièces	L'accès aux pièces est facile avec des fournisseurs basés aux USA (SNG Barratt).	L'accès aux pièces est plus difficile vu l'âge de la voiture (1927), et ce malgré la présence de fournisseurs américains.
Mécanicien	Pierre-André travaille beaucoup avec un ami proche pour l'entretien de sa voiture.	Anatole Blain
Kilométrage parcouru	38,000 milles (61,000 km) affiché au compteur La plus longue randonnée a été le tour de la Gaspésie.	54,000 milles (86,000 km). Roger n'a pas eu encore la chance de conduire sa Rolls sur une longue distance.
Vitesse maximale	85 mph, 135 km/h	70 mph, 110 km/h
Valeur	\$100,000 US	Au Québec : \$25,000 CAD.
Autres	Une Jaguar 340 1968 depuis 44 ans. Pierre-André a possédé plusieurs Jaguar au fil des ans... mais aussi autre chose, d'une Alfa Romeo Giulietta à une Rolls-Royce d'avant-guerre en passant par une Citroën SM.	Non.



LA GALERIE DE PORTRAITS DU VEA

VEA PORTRAITS GALLERY

1:42.08



Une minute, quarante deux secondes et huit centièmes est le titre d'un film.

Le jeune George Lucas aspirait à devenir pilote de course. Adolescent, il rêvait d'une Ferrari. Il se contenta d'une Fiat Bianchina qu'il avait décapitée et préparée pour des compétitions d'autocross. En 1962, alors qu'il arrivait chez lui, un accident propulse l'auto sur un arbre. La longue convalescence qui s'ensuit l'écarte de l'idée de devenir pilote. Il fréquente toujours les circuits, mais avec une caméra. Son travail autour du circuit attire l'attention du cinéaste Haskell Wexler. Celui-ci lui recommande d'entreprendre des études en cinéma.

Tourné en 1966 sur le circuit de Willow Springs, Californie, 1:42.08 est le temps de qualification du pilote Pete Brock sur sa Lotus 23. C'est l'un des films réalisés par le jeune cinéaste lors de ses études universitaires. Lucas dira qu'il s'est inspiré du film « 60 cycles » du cinéaste québécois Jean-Claude Labrecque.

Le succès de son film « American Graffiti » lui permit d'acheter une première Ferrari, une Dino 246GT d'occasion, puis plusieurs autres. ○



■ La Bianchina a été vendue aux USA à la fin des années 1950 sous le nom de Fiat. Celle-ci a été la première auto de George Lucas.



LA BOITE À GANTS DU VEA

VEA GLOVEBOX

DÉCOUVERTES

■ Cette épave trouvée récemment dans une casse d'Arizona fut un prototype présenté par Ghia au Salon de l'auto de Turin de 1954. L'influence de l'aéronautique sur l'automobile bat son plein avec la BAT de Bertone et les autos à turbine comme la Fiat Turbina, toutes deux présentées en même temps. Elle anticipe la Ghia Streamline X qui sera présentée l'année suivante. Nous vous en reparlerons.



■ Turin, 1954 : Bertone BAT 7 sur base Alfa Romeo 1900.



■ Dans notre numéro de février, j'ai mentionné l'apparition de la marque Hyundai sur le marché canadien en 1983, bien avant son introduction aux USA. L'historique de leur Pony mérite qu'on y revienne.

Le géant industriel Hyundai avait abordé l'automobile en assemblant sous licence des Ford Cortina à compter de 1968. Désirant devenir autonome, Hyundai recruta en 1974 le britannique George Turnbull, directeur sortant de la division Austin-Morris de la BLMC. Il partit pour la Corée accompagné d'une équipe d'ingénieurs et de deux nouvelles Austin Marina. Le dessin fut confié à la firme Itai Design de Giorgetto Giugiaro et des groupes motopropulseurs Mitsubishi furent employés, le tout saupoudré de quelques pièces de Cortina qu'Hyundai fabriquait déjà. La Pony fut lancée en décembre 1975.

Voici comment Hyundai s'est fait une place dans l'industrie automobile en ne s'inspirant pas des meilleurs.

La ressemblance de la Pony 1975 avec la Marina est plutôt frappante.





LES PETITES ANNONCES CLASSIFIEDS

À VENDRE : Autobianchi Bianchina Eden Roc S 1969



Auto vendue neuve en France. Restaurée en 2004, aucune corrosion. Moteur refait en 2023, encore en rodage.

- Cylindrée portée à 650 cc
- Carter Abarth
- Boite 5 vitesses
- 30 chevaux environ, vitesse max 130 km/h
- Freins à disques à l'avant

Visible à Paris. Prix à débattre en personne!

Évaluée à 28 000 €

- Contact : [Éric Esquier](mailto:e.esquier5@gmail.com)
- Courriel : e.esquier5@gmail.com

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

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

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

« High performance driving », Petersen - \$10

« Graham Hill » biography - \$10.

Magazines « Bugantics », publications du Bugatti Owner's Club,

1977-1981 avec Prescott Badge - \$125

« Rallying to win », Calvin - \$10

« Racing and sports car chassis design », Costin and Phipps - \$10

FAF Ferrari Survival Guides, 1980s - \$5

« Bugatti » by Ronald Barker - \$10

Revue Technique Automobile DS21, août et septembre 1966 - \$20

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 \$ | | |

À VENDRE : Autobianchi A112 1972



Auto trouvée en France grâce à Dominique Vincent, achetée à son premier propriétaire et importée au Québec en 2007.

Travaux effectués depuis:

- Peinture extérieure en 2007.
- Embrayage neuf, réfection radiateur,
- Flexibles de freins neufs, batterie neuve,
- Ligne d'échappement complète neuve.
- Phares LED.

J'ai parcouru 10 000 km depuis son acquisition.

Auto entretenue par spécialiste FIAT.

- Année : **1972**
- Couleur: **Jaune**
- Millage: **97000 km**
- Prix demandé : **14 000 \$**
- Contact : **Luc Martin**
- Téléphone : 514 241-3041
- Courriel : lucmartin565@gmail.com

À VENDRE : SUITE

« Restoration and preservation of vintage and classic cars », Wood - \$20
« Make money owning your car », Olsen - \$10

À DONNER : ETCETERA

Magazines « L'Automobile » (mensuel français), 1973-1984

Divers titres Marabout : Porsche, MG, BMW, Ford et la course, Le rallye, Guide des monoplaces, Voitures de tourisme dans la course

Manuels du propriétaire Talbot 1948, Austin 1100 1966

Essais routiers Marabout poche : Opel Commodore GS, Ford Escort, Daf 44, Simca 1100, Renault 8 Gordini, Alfa 1750

Contactez/Contact: Yves Boulanger

105yvesmontreal@gmail.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!



■ Targa Florio 1961 : Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato.

ROULEZ AVEC UNE VOITURE 1965 AUJOURD'HUI

CITROEN incroyablement sûre, excessivement maniable, très confortable. "Une décade en avant des autres voitures," disent les experts.

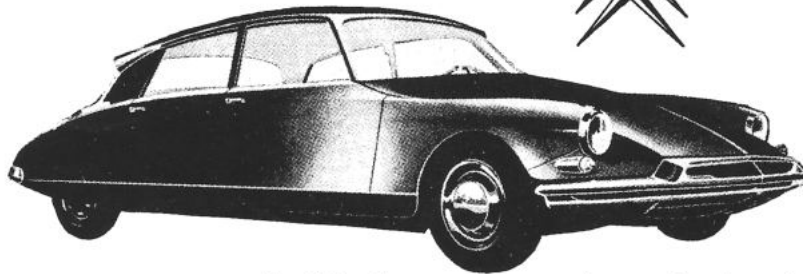
CITROEN est dessinée avec des exclusivités qui ne seront pas égalées dans d'autres autos pour des années à venir.

CITROEN produit d'une longue expérience en Europe est maintenant bienvenue en Amérique.

CITROEN n'est ni une petite ni une grande voiture. Plus petite qu'une voiture américaine, elle a l'empattement d'une grande voiture et un rayon de braquage d'une petite voiture.

CITROEN est un spacieux Sedan de 5 passagers à la maniabilité d'une voiture sport.

CITROEN gagna le rallye de Monte-Carlo, une des épreuves d'endurance les plus dures au monde.



En tête du progrès pour des années à venir.

CITROËN

VERSAILLES Automobiles

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF - CITROËN ET PANHARD

105 - 3^e AVENUE, QUÉBEC 3, P.Q.

TÉL.: LA 5-4532



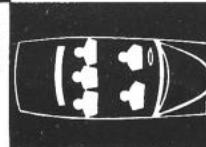
La suspension la plus douce: La suspension oléo-pneumatique n'a aucun contact métallique. Exclusive à CITROEN.



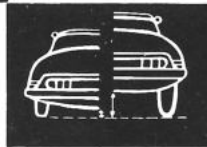
33 milles au gal. roulant à 70 milles à l'heure. Gagnante du "Australian Economy Run" en 1959 avec une moyenne de 39.1 milles au gal.



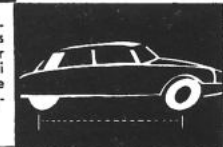
Sièges basculants: Dessinés pour de longues randonnées sans fatigue.



Spacieuse pour 5 personnes: Un habitacle très spacieux, un plancher complètement plat, ainsi que 4 pouces d'espace supplémentaire en hauteur.



Réglable en hauteur: La suspension oléo-pneumatique permet de lever ou de descendre la voiture afin d'obtenir la garde au sol désirée. Exclusivité sur CITROEN.



Empattement de 123": Un empattement plus long pour une voiture plus courte pour un stationnement aisé.



Volant Monobranch: La direction à crémaillère est la plus sûre au monde.



Malle arrière spacieuse: 17 1/2 pieds cubes d'espace utile. La roue de secours est montée à l'avant.



Ailes et portes: Se démontent aisément pour les réparations. Vitres sans cadres. Verre de sécurité.



Plancher plat pour plus de confort: La traction avant élimine le dôme de plancher, procurant ainsi plus d'espace et de confort.



Intérieur en caoutchouc mousse. Garnitures de sièges en nylon (cinq accoudoirs) Tapis garnis de caoutchouc mousse. Exclusivité CITROEN.



Un système à cliquet ajuste les freins. Procure des arrêts doux, rapides et sûrs.



Cric automatique: Permet de changer de roue instantanément.

