

Association Les Voitures Anciennes de l'Outaouais



Bulletin

L'informateur

Volume 11, numéro 2

Mars et avril 2005



1974 Plymouth Road Runner

Jean-Louis Bédard de Lac Cayamant (QC)

Jean-Louis a acheté ce Road Runner chez un concessionnaire de Gracefield en 1974. La mécanique de ce bolide est un V8-360 p.c., 4 barils et équipée d'une transmission manuelle 4 vitesses. Seulement 40 000 milles apparaissent à l'odomètre. De couleur rouge et blanc, ce Plymouth a été repeint seulement deux fois en 30 ans. Beep Beep!



**Soirée-rencontre
spéciale de l'AVAQ**

**Mercredi le 20 avril
à 18 h 30 au Crocodéli**



**Venez vous
sucrer le bec!**

Détail à la page 5.

Saviez-vous que...

avec Gilles Boudreault

Prenez quelques minutes afin d'être informés sur les différentes innovations faites dans le domaine de l'automobile.



Cette édition sera tout spécialement sur La Vie et la Mort d'un Géant



Cette histoire est basée sur un fait vécu débutant en octobre 1930 avec pour titre **Wild Flowers**. Au printemps de 1930, Studebaker se prépare à faire une campagne publicitaire pour le nouveau modèle Four Season Roadster 1931, qui consistait à tourner un court métrage musical d'une durée de neuf minutes. Il était surtout présenté avant le début d'un film à titre de publicité. On commence avec un jeune couple en balade à la campagne dans le nouveau modèle 80 President Roadster. La jeune demoiselle apercevant un champ de fleurs demande à son compagnon de s'immobiliser pour qu'elle puisse aller cueillir un bouquet. Pendant ce temps, celui-ci allume la radio et s'endort au son de la musique. Dans son rêve, il voit une énorme voiture identique à la sienne mais remplie de plusieurs musiciens, danseurs et chanteurs qui le divertissent avec des airs populaires. Le chef d'orchestre monté debout sur le capot du Géant President dirigeait ses 22 musiciens.(voir photos)

Cette voiture monstre fût la création et la responsabilité de nul autre que Paul Auman directeur des modèles prototypes chez Studebaker. Une équipe de 60 menuisiers prit trois mois de travail ardu pour construire ce géant. Les travaux furent complétés en usine. Il faut souligner que



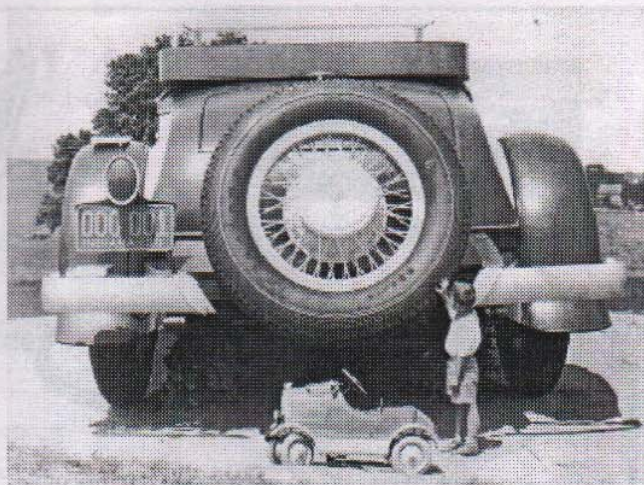
chaque pièce était fabriquée en bois, plus précisément en pin. Les pièces étaient assemblées peintes et inspectées minusculeusement pour être par la suite assemblées sur les lieux du tournage.

Ce véhicule Géant avait comme dimensions 41 pieds de long par 325 po. d'empattement, 13 1/2 pieds de haut, 15 pieds de large et pesait 5 1/2 tonnes. Les roues de broches faisaient six pieds de diamètre et pesaient 600 lbs. Les pneus étaient des répliques exactes par Firestone. Le volant mesurait 44 pouces de diamètre et les phares avant mesuraient 33 1/2 po.

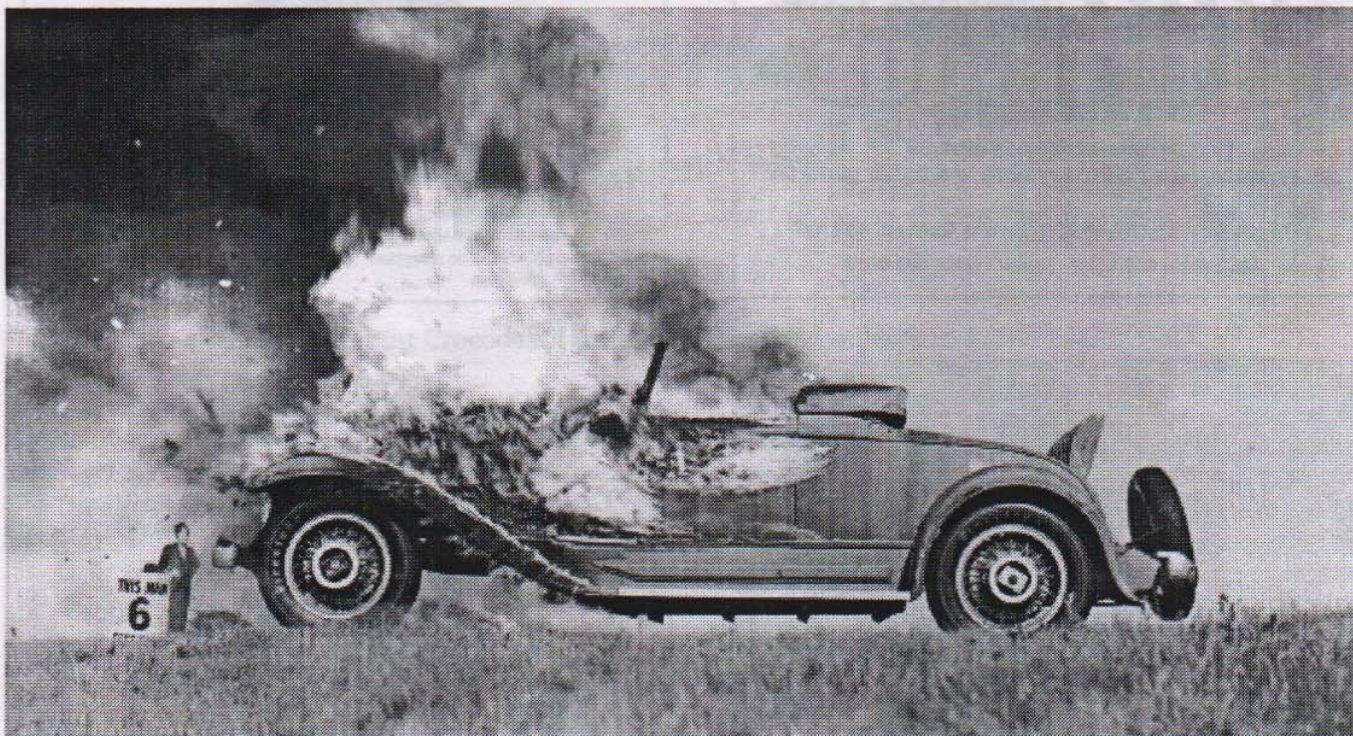
Qu'est-il arrivé à la voiture Géante ?

Peu de temps après le tournage du film, la voiture fût démontée et démenagée à 1/4 de mille plus loin sur une colline près de l'autoroute 2 en direction de l'usine de Studebaker à South Bend Indiana. On pouvait apercevoir la silhouette de ce mastodonte à plusieurs milles. Ce site fût très populaire auprès des touristes, des concessionnaires et des vendeurs. Toute cette attention en fit la fierté de son créateur (Studebaker).

Malheureusement, le climat, le vandalisme ainsi que les collectionneurs de souvenir firent en sorte que la voiture n'avait plus son apparence d'origine. C'est à ce moment que la direction prit la décision



au printemps de 1936 de détruire la gigantesque voiture. Celle-ci différait beaucoup trop des nouveaux modèles. On décida donc que sa destruction serait aussi populaire que sa création et qu'elle disparaîtrait dans un flambeau de gloire. (voir photo) En quelques secondes, les flammes atteignirent plus de 100 pieds de haut et en moins de 30 minutes, il ne restait plus que des cendres. Bref les seuls souvenirs que l'on possède sont 2 roues avec pneu, le feu rouge arrière et un enjoliveur de roue qui peuvent être vus au Musée de Studebaker à South Bend. (AMEN)



Le garage



Le petit garage de Bert Mercier

Par Yvon Trudel

Bert est mécanicien de métier. Il a travaillé plusieurs années dans un garage de débosselage. Il est le propriétaire d'une Pontiac GTO Judge 1969.

Aujourd'hui, je vous parlerai d'un projet père-fils. Benoit, le fils de Bert, est âgé de 16 ans et c'est un passionné de voiture. En juin 2004, il a entrepris avec son père le projet de ses rêves.

Il y a 10 ans, Bert avait acheté une Pontiac Beaumont 1969 pour les pièces et Benoit, en grandissant, disait qu'un jour il était pour la restaurer et en faire sa vieille voiture. Mais en 2001, à l'auto show d'Aylmer, Benoit tomba en amour avec le produit Ford «Mustang». Alors, il commença à feuilleter l'Auto Trader. Quelques semaines plus tard, il trouva une Mustand 1983 LX à refaire. Avec l'accord de son père, il décide de vendre la Pontiac Beaumont 1969 pour acquérir la Mustang 1983 qu'il entreposera pendant deux ans.

Ils débutèrent la restauration en juin 2004. Ils ont refait le plancher et le moteur 351 HO a été refait à neuf en y mettant plus de 100 heures de travail. En avril 2005, ce sera la peinture, mais pour la couleur, c'est encore en réflexion. Alors, encore 80 heures de travail seront nécessaires pour finaliser leur projet.

Si un beau mercredi soir de cette année, vous voyez une belle Mustang LX 1983 se stationner près de vous, vous saurez que Benoit a réalisé son rêve et qu'un nouveau mordu des voitures est né.

Tant qu'à Bert, ça ne s'arrête pa là. Il entreprendra une restauration complète sur sa Pontiac GTO 1969 en novembre 2005.

Nous souhaitons à Bert et Benoit de garder cette grande complicité.

Voici quelques pièces à vendre du petit garage de Bert Mercier :

Pièces pour 1969 Pontiac Lemans, intérieur complet bleu marine; aile avant gauche; support de radiateur; pare-choc avant; 2 portes complètes.

Chevrolet Chevy II complet, avec moteur 6 cylindres à restaurer.

Moteur pour Pontiac Firebird 1968, 6 cylindres over head cam avec transmission 3 vitesses standard.

Moteur Ford 351 Cleveland complet

Bert peut être rejoint au (819) 671-0304

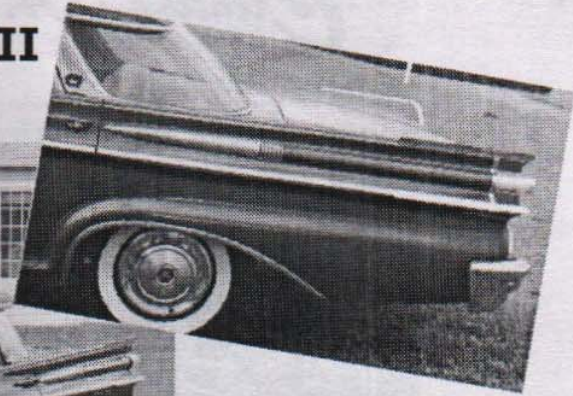
Que se passe-t-il dans le garage ? Connaissez-vous quelqu'un qui a un projet intéressant dans le domaine des autos antiques ? Combien d'heures ont été investies ? Quelle a été la motivation initiale ? Par où avez-vous commencé ? Quel est votre champ d'expertise ? Avez-vous plus d'un projet en marche ? Êtes-vous intéressé à écrire des articles sur le sujet ?

Nous cherchons quelqu'un pour nous aider à dénicher et à écrire au sujet de ces véhicules, des pièces à vendre, des talents spéciaux, etc.

Si vous pouvez aider, s'il vous plaît contactez un des membres du conseil (voir la page 2) et impliquez-vous.

Nos Amours, nos « Chars »

À l'honneur pour cette septième parution
1959 Monarch Mark II



Voyons voir d'où nous vient l'apparition de la Monarch. Le 21 mars 1946, il y a de cela cinquante neuf ans, mois pour mois avec cet article! Drôle de coïncidence, n'est-ce pas? La compagnie Ford du Canada faisait l'annonce que ses concessionnaires allaient distribuer une nouvelle voiture, la Monarch, qui était uniquement destinée au marché canadien. C'est en 1961 que furent vendus les toutes dernières Monarch car chez Ford, la Galaxie plus luxueuse, se vendait au même prix que la Monarch. Deux rivales qui se font compétition dans la même salle de montre est très coûteux et inefficace. Une petite parenthèse: on vit réapparaître une Mercury Monarch sur les marchés américain et canadien pour une courte période de cinq ans (1975 à 1980).

Maintenant voici venu le temps de vous parler de notre **Vedette**, tenez-vous bien, elle ne compte que **5 700 milles** (9 173 km) au compteur et roule encore sur les pneus installés à l'usine. Une histoire presque incroyable mais elle est bien réelle nous affirme son deuxième propriétaire M. Claude Morin de Coaticook.

C'est un citoyen de Thetford Mines qui s'est offert une voiture neuve. Il l'a mise sur des blocs pour l'hiver et elle a ainsi passé 23 ans dans cette

position. On s'interroge: pourquoi acheter une auto neuve et la mettre au rancart? Il dû travailler à l'extérieur pour une période de temps. Plus tard, il trouva un emploi tout près de son domicile. Il fit donc l'acquisition d'une voiture usagée pour l'hiver et

décida de rouler celle-ci à l'année laissant la Monarch dans la ouate durant toutes ces années.

Sur la photo en couleur, on voit que cette berline modèle Lucerne est tout à fait resplendissante dans son originalité autant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Elle n'a eu besoin d'aucune retouche. Tout comme dans la salle d'exposition d'un concessionnaire. Le modèle Lucerne 4 portes était bas de gamme, son prix était de 3 531 \$.

La Lucerne de M. Morin est propulsée par un V8 de 383 p.c. ayant une puissance de 280 chevaux, assisté d'une transmission automatique. Malgré son poids et sa dimension imposants, le volant et les freins ne sont pas assistés. C'est la plus grosse Monarch jamais fabriquée, mesurant 18 pieds de longueur. Durant cette même année, ils s'est fabriqué 4,979 **Monarch**.

Félicitations à Claude Morin pour cette magnifique découverte.

Le Klaxon..... **BIP! BIP!**

Gilles Boudreault

