



L'informateur

Volume 11, numéro 4

Juillet et août 2005

1965 Buick Electra 225

Jacques et Pauline Lepage de Gatineau (QC)



Notre ancien président a acheté cette merveilleuse Buick l'an passé après avoir perdu sa voiture précédente dans un malheureux incendie. C'est dans dans la revue V8 Passion que Jacques a vu l'annonce à vendre de cette auto. Elle est propulsée par un V8 de 401 po. cu. L'odomètre indique 108 000 milles. Jacques dit, et avec fierté, avoir déjà parcouru 6 000 milles depuis son achat, dont un voyage en Gaspésie. De couleur blanche, elle a été repeinte mais l'intérieur est encore original. Souhaitons-lui meilleure chance avec cette Buick!

À l'intérieur:

Activités à venir - p. 5

The Adventure Begin - p. 9

Le garage - p. 10

Nouvelle initiative étudiant - p.13



Le Garage à Maurice "Mo" Joannis

Val-des-Monts QC (819) 457-2535

Etes-vous curieux? Voulez-vous savoir ce qui se fait présentement dans le garage à Mo?

Maurice vient de débiter la restauration de sa Toronado 1966. Une restauration qui se veut complète « frame off » dont Mo prévoit tout defaire et refaire lui-même. Les Quoi, comment, pourquoi il a deniché ça, on va lui demaner. Venez avec moi, frappons et entrons chez Maurice et Joanne de Val-des-Monts, petit village au nord de Gatineau.



Avant d'aller au projet actuel, voyons d'où à commencé la passion pour les voitures anciennes. D'abord, Maurice à fait l'acquisition, il y a déjà une quinzaine d'années, d'une superbe Imperial décapotable de couleur bleu 1965 dont il a fait la restauration. Par la suite en 2000 c'est Joanne qui prenait possession d'une 1971 Oldsmobile 442 décapotable de couleur jaune, restaurée à son tour par Maurice et bien entendu avec l'aide de sa douce. Aujourd'hui, ces deux voitures sont en excellent état et peuvent être vues régulièrement aux rassemblements du mercredi, dans le stationnement du Zellers – vous savez maintenant de qui je parle. Passons maintenant la parole à Maurice car nous voulons savoir l'histoire de cette Toronado:

« En 1999, j'ai vu cette Toronado 1966 dans le garage d'une résidence de Gatineau, le propriétaire en était l'unique, ce qui était très intéressant, la voiture affichait 77,000 miles à l'odomètre, sa condition intérieure et sa mécanique étaient en excellent état. Je ne voyais qu'une nouvelle peinture. Je restais en contact avec le propriétaire

tout en négociant de temps à autre jusqu'à ce que finalement je mis la main sur cette voiture en 2001. Vu sa bonne condition de route, je l'ai conduite quelques années même à quelques reprises en hiver.

En 2004, soit l'an passé, j'ai débuté sa restauration, en la déshabillant complètement. À remarquer que ce qui devait être mon projet de retraite dans quelques années avait débuté prématurément, cela ne pouvant attendre. Des surprises? Oui, lors du déshabillage, ce qui n'était pas apparent, le plancher était d'un état pitoyable, perforé un peu partout. Comme pour moi c'est un hobby, j'y prendrai le temps qu'il faut pour la remettre en condition d'origine. »

Quelques coordonnées : Cette voiture Nord-américaine est une traction avant, donc d'une première production en 1966. Elle est très rare au Canada et est considérée comme voiture « Milestone ». Le magazine « Car Life » lui a attribué Prix d'excellence pour sa conception technique. Le « Motor Trend » l'élu 'Voiture de



l'année'. Le « Car and Driver » l'a déclarée meilleure des Personal Cars de l'époque, et 41,000 acheteurs se ruèrent en cette année-là. Pour toutes ces raisons et on sait que la marque Oldsmobile disparaît en 2004, cette Toronado 1966 prendra de la valeur certaine.

Je termine l'entrevue en souhaitant à Maurice bon succès dans son projet. Tel qu'on le connaît avec sa

patience, son courage, son aptitude, ses talents, je suis sûr qu'il complètera son projet. On fera un suivi plus tard.

Salut!

Par Jacques Lepage

Que se passe-t-il dans le garage ? Connaissez-vous quelqu'un qui a un projet intéressant dans le domaine des autos anciennes? 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.

Nouvelle initiative étudiant de l'AVAO

Comment pouvons-nous encourager et stimuler les jeunes à s'intéresser à notre passe-temps favori? Une des façons c'est en s'impliquant dans des activités de notre communauté. C'est ce que nous avons fait dans le passé à différentes occasions: visite au centre de l'âge d'or, démonstrations, expos, etc.

Cette année, nous avons ajouté des nouveaux volets à notre gamme déjà variée. Nous voulons aider à développer plus d'intérêt au niveau des mécaniciens en herbe. Ceci encourage ces nouveaux candidats et candidates à examiner de plus près les voitures antiques et génère intérêt et continuité à ce qui nous tient à cœur. Avec l'aide d'un de nos membre et enseignant en mécanique au Centre de formation professionnelle de l'Outaouais, Paul Émile « Jim » Labelle, les étudiants ont présenté leur candidature au comité de l'AVAO pour évaluation.

Quelques membres de L'AVAO ont eu le plaisir d'assister à un Gala Méritas où des bourses d'études, des bourses d'excellence et des certificats-cadeaux ont été remis aux étudiants les plus méritants. Ce Gala, animé par Mme Jasmine Lalonde de Radio-Canada, a eu lieu le mercredi 8 juin au Centre de formation professionnelle de l'Outaouais.

Éric Sabourin a été choisi comme étudiant le plus méritant suivant nos critères. Il s'est mérité un prix : une boîte avec outils d'une valeur de 700 \$ qui lui a été présentée à la 3^{ème} édition du gala Méritas. Il a été interviewé par Madame Lalonde et on l'a vu aux nouvelles locales le même soir.

Après le gala, Charlene l'a invité à venir rencontrer les membres de l'AVAO le même soir. À son grand plaisir et avec son sourire qui disait tout il a même conduit la pompe à feu jusqu'à Gatineau. Bonne chance Éric!

Félicitons aussi M. Sébastien Richard, fils de Marc, d'avoir gagné une bourse de 300\$ pour son engagement en mécanique automobile.



Camion: **Georges Potvin (conducteur) avec l'étudiant Eric Sabourin**

De gauche à droite: **Paul-Emile (Jim) Labelle (professeur du centre), Nycol Lefebvre, Daniel Arvisais, Anne Arvisais, Charles Cloutier, Lise Touchette (directrice du centre), Guy Labelle (au genoux), Conrad Larose, Conrad Labrosse, Pauline Brisebois, Marc Labonte, Charlene Commando, Patrick Asselin et Gervais Leclerc.**



De gauche à droite: **Autos des membres, Daniel Arvisais, Gervais Leclerc, Marc Labonte, Patrick Asselin, Paul-Emile (Jim) Labelle et Guy Labelle.**

Tous nos remerciements à « Jim » d'avoir organisé ce Gala et d'avoir invité l'AVAO à y assister. Une belle initiative et une belle réussite.

Par Georges Potvin et Charles Cloutier

Note : Un article du Gala Meritas à été publié dans « Le Droit » samedi le 18 juin et dans l'édition de Bonjour Dimanche la fin de la semaine 18-19 juin.



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

1897: Earle C. Anthony construit un véhicule électrique très rudimentaire à l'âge de 17 ans. Plus tard il ouvre une des premières stations d'essence au monde.

1902: Locomobile est la première automobile américaine avec un moteur à essence de 4 cylindres, à l'avant et refroidi à l'eau. Franklin était reconnu comme étant le meilleur fabricant de moteur refroidi à l'air.

1914: John et Horace Dodge créent leur première voiture cette même année {voir photo}. Des lumières électriques d'arrêt rouge sont installées à certaines intersections à Cleveland.



1928: Chrysler Corporation prend possession de Dodge Brothers le 30 juillet avec à sa direction K. Keller. Plymouth demeure le seul 4 cylindres dans les modèles Chrysler. Le nouveau Ford modèle A, exigea plus de 250 millions \$ pour les modifications à l'usine.

1937: Chez Buick on se dit être le premier à adapter un klaxon en cercle à l'intérieur du volant. Le Ford V-8 remporte la course de Rally à Monte Carlo. Afin d'améliorer ses ventes, Studebaker annonce son nouveau combiné (voiture camion): le modèle **J-5 Coupe Express** {voir photo}



1947: La **Crosley** est une voiture à prix très modique entre 888\$ et 949 \$, aussi disponible en version mini camionnette. L'industrie de l'automobile et des millions d'américains pleurent la mort de **Henry Ford I** le 7 avril 1947 à l'âge de 83 ans.

1956: Ruben Allender introduit sur le marché un modèle combiné 'Cadillac-Chevrolet' soit le devant du Chevrolet et l'arrière de la Cadillac. On le nomma **El Morocco** mais seulement 20 en furent construits dont 18 étaient à toit décapotable. On remarquera que le 1957 Chevrolet Bélair avait sensiblement la même allure.



1961: Chez Dodge, on vit un changement draconien sur les modèles Dart, Phoenix et Polara. Malheureusement très peu d'américains s'en réjouirent et par le fait même Dodge se retrouva en 9e position dans la course de production automobile.

1977: La Pontiac GTO est remplacée par le nouveau **GT** et a une allure empruntée au Le Mans Sport Coupe d'un coût supplémentaire de \$463 avec peinture spéciale, «radial-tuned suspension,» roues rally ainsi que tous les cadrans au tableau de bord. En option, un 400 p.c. développant 180 c.v. (pas trop impressionnant). Très peu de ces bolides furent vendus.

1984: Cadillac fait revivre sa dernière décapotable Eldorado pour 1984 avec une nouvelle **Biarritz** avec une étiquette dispendieuse de 31,286\$. Seulement 3,300 en furent vendues. Avanti continue à fabriquer de nouveaux modèles. Il ont une allure beaucoup plus sportive. 287 ont été construits au prix de 31,860\$.

Ces informations sont tirées du volume Chronicle of the American Automobile de J.M. Famand ainsi que L'Univers des Voitures Classiques aux Édition Gründ. Les Grandes Voitures Classiques aux Édition Fontain des Arts.

Nos Amours, nos « Chars »

À l'honneur pour cette neuvième parution
1968 AMX

AMX est l'abréviation de American Motor Experimental. Le prototype fut dévoilé en janvier 1966. La direction de la compagnie accorda la production de la Marlin en septembre de la même année. C'était la première biplace américaine en acier à voir le jour depuis la Thunderbird 1955. Elle fut remplacée par le modèle Javelin en 1967.

L'AMX lui emprunta plusieurs éléments et c'est le 26 septembre 1967 qu'elle vit le jour comme modèle 1968. L'AMX 1968 est une voiture relativement rare puisque seulement 6725 exemplaires fut produits.

Le jeune Marc Brosseau âgé de 17 ans à l'époque décide de participer à une course d'accélération à Napierville au volant de la toute nouvelle AMX empruntée (sans permission) à son père, concessionnaire de la marque à Granby.

En septembre 1968 notre monsieur Brosseau maintenant homme d'affaires retrouve le goût de faire la course avec une AMX semblable et en aussi bonne condition que celle qu'il conduisit en 1968 lors de ses premiers essais à Napierville.

Pour enfin revivre son adolescence Marc dénicha cette magnifique voiture dans une collection à Rimouski. Pour l'obtenir, il lui a fallu acheter toute



la collection. L'explication se retrouve sur une photo, dans son bureau. On voit le jeune Marc et son père auprès d'une AMX.

Marc Brosseau trouve sa nouvelle AMX légèrement plus rapide que celle de son adolescence, due à la meilleure qualité des pneus. La biplace est propulsée par un moteur V8 de 390 pouces cubes, d'une puissance de 315 chevaux. Elle pèse un peu plus de 3000 lb. La boîte de vitesse est automatique à 3 rapports. American Motor offrait deux autres V8 moins puissants, un 290 p.c. de 225 chevaux et un 343 p.c. de 280 chevaux.

Retrouver ses 17 ans à 100 milles à l'heure !

Le Klaxon.....BIP! BIP!

Gilles Boudreault

