

Association Les Voitures Anciennes de l'Outaouais



Bulletin

L'informateur

Volume 12, numéro 3

Mai / Juin 2006



À l'intérieur :

Mot du président - p. 3

Rapport de la vérificatrice - p. 5

Coin du membre - p. 12

Calendrier des activités - p. 24

Le garage

Le garage de Steve

Parti de l'Angleterre en bateau, je suis arrivé à Montréal en 1966 et ai continué jusqu'à Vancouver en train pour étudier à l'Université Simon Fraser.



J'ai acheté ma première Corvette à l'été 1968. C'était une 1961 que j'ai payée 2,500\$. Elle était bleue et l'intérieur, noir. Tous s'étonnaient de me voir conduire une Corvette mais ce qu'ils ne réalisaient pas, c'était que pendant que j'économisais pour ma Vette, eux dépensaient leur argent en alcool et en cigarettes.

Malheureusement, l'auto fut volée dans le stationnement de l'Université, une nuit en 1969 et fut retrouvée écrasée contre un arbre. Heureusement, j'avais enlevé le toit dur et l'avais remis dans mon sous-sol, ce qui m'a permis d'équiper ma nouvelle Corvette 1961 d'un toit dur lorsque l'assureur m'a remboursé le plein prix d'achat.

Cella-là est toute une machine. Elle est propulsée par un 327 au lieu du 283, est alimentée par un carburateur Quadrajét au lieu du WCFB et possède un levier Hurst 4 vitesses et un différentiel Positraction 4.11.

Hélas encore, en 1970, arrêté à un feu rouge dans ma belle Vette bourgogne, une grosse Chevrolet vint me frapper par derrière. Quel désastre. L'arrière était amoché mais surtout le devant, tout craquelé et brisé. Elle a été réparée et repeinte chez le concessionnaire aux frais de l'assurance. Je repartis donc heureux.



J'ai conduit cette Vette de Vancouver à Ottawa en avril 1971, me suis promené pour le reste de l'été en ville et l'ai entreposée l'hiver venu. Après m'être promené encore en ville à l'été '72, cette fois, le vilebrequin a cédé. J'ai enlevé le moteur dans l'entrée de garage d'un ami et, croyez-le ou non, seulement grâce à un scissors jack.

J'ai acheté un nouveau vilebrequin et ai tout remis en place avec l'aide de quatre amis. J'ai donc continué à me promener heureux en ville pour le reste de l'été jusqu'à ce que je la remise pour l'hiver. Elle n'a pas bougé depuis les 33 dernières années.

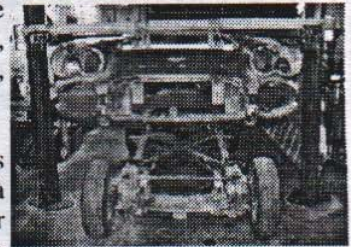


Le mariage, puis les enfants et le travail ont semblé s'interposer dans la suite à donner à la Corvette. Cependant, la retraite proche a ravivé mon cerveau pour que je me mette maintenant à sa restauration.

Le travail a débuté le 19 novembre 2005, et après deux mois, le châssis a été enlevé et remis au carrossier pour être démonté et équipé d'ailes neuves. Tout sera défait et le châssis est prêt à être sablé et peint.



Je fais tout sauf la réparation du châssis et la peinture. Tout ce qui apparaît détérioré sera remplacé et assemblé de nouveau sur le châssis. Quand tout la voiture sera mécaniquement fiable et que le moteur et le train avant seront réparés, j'assemble le tout. Ensuite, je referai l'intérieur.



Mon garage n'étant pas chauffé, j'ai pu travailler à mon aise grâce à l'hiver doux, presque à chaque jour. Si mes mains deviennent froides, je les réchauffe au chalumeau!

I have a crane..... frame

The garage is fullystation.

Et cela était l'histoire de ma Corvette et de mon garage.



Nos Amours, nos «Chars»

À l'honneur pour cette quatorzième parution

1948 Morris Van Rod

Pierre Gosselin, d'Ascot, tous près de Sherbrooke, garde un très mauvais souvenir de la Morris Van qu'il possédait à l'âge de 22 ans. Aujourd'hui à l'automne de sa vie. Il en parle comme si c'était hier. Ce mini fourgonnette était inconfortable et bruyante et elle n'avancait pas une vraie tortue. Le moulin sous le capot à l'époque n'était qu'un petit 4 cylindres de (1140 cc) à soupapes en tête, développant que 70 chevaux. La boîte manuelle était à 3 rapports.



Après tous ces remarques si négative, on se demande comment M. Gosselin a-t-il avoir la piqûre ? Eh bien ce fut grâce aux modifications et son nouveau " Look " .

Elle est maintenant propulsée par une mécanique japonaise, un moteur de Toyota Celica de 4 cylindres assisté d'une boîte de vitesses à 5 rapports qui permettent d'atteindre 100 milles/heure et une direction signée Toyota. Une nouvelle suspension et des pneus modernes complètent le tout.

Autre modification on remplaça les sémaphores, par une petite fenêtre lumineuse.

S'était ces petits bras lumineux escamotables qui indique la direction que l'on tourne et que tous les enfants s'amusaient à tiré dessus pour voir comment cela fonctionne.

Les offres d'achat se font nombreuses parce que ces voitures sont extrêmement rares et beaucoup d'amateur aimerait en posséder une surtout avec l'allure que la Morris a maintenant. M. Gosselin participe à beaucoup d'exposition et n'avoue en avoir jamais vue une autre.



C'est incroyable comment les gens la regarde et klaxonne sur la route pour démontrés leurs appréciations et s'est surtout les jeunes qui semblent plus émerveiller de ce petit " Rod " de couleur orange.

On remarquera la plaque est chiffré " 013 " qui veut certainement dire que son propriétaire n'est pas superstitieux malgré ces mésaventures de sa toute première Morris.

Morale , il ne faut jamais dire " Fontaine, je ne boirai plus de ton eau " dans ce cas si " Morris, je ne te conduirai plus jamais ".



Le Klaxon.....BIP! BIP!

Gilles Boudreault



Saviez-vous que...

Avec Gilles Boudreault

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

1907: Le nouveau Apperson Jack Rabbit fait son apparition au début de l'année avec une allure impressionnante et en plus garantie une vitesse maximale de 75 m/h.



Imaginé que dans une ville de l'Illinois on a dut installé des bosses sur certain chemins afin de découragé les automobiliste de faire des excès de vitesse.

1914: La première enseigne d'Arrêt fit son apparition dans les rues de Detroit et aussi on interdit le service des pompes a essence près du bord des trottoirs. Trois nouveaux venus sur le marcher : Briscoe, Doble Steamer et Willys-knight.

1928: Malgré que le Essex était considéré comme une petite voiture à l'époque, vous remarquerez que cette dame au volant de cet cabriolet de 750\$ parait petite.



Studebaker voyage pour plus de 25,000 milles qui fait en moyenne un mille à la minute.

1936: Graham abandonne le moteur 8 cylindres pour le remplacer par le premier Supercharge Six . Il partage l'assemblage de la carrosserie avec la firme Reo Flying Cloud.

Hubmobile ferme son plan pour une période de 18 mois (raison inconnue).

1946: Nash fait la promotion que son nouveau modèle " 600 " a beaucoup plus de place intérieur et est plus économique

garantissent 25-30 mil/gal, mieux que certaine voiture de nos jours, il y a de cela 60 ans. On remarquera que ceux d'amélioration a été fait du coté de la consommation d'essence comparativement au reste du véhicule.

1951: Kaiser perce le marche avec cette 2 ième génération Sedan surnommer le Traveler ,remarqué l'espace d'ouverture à l'arrière. Regardez aussi le style sensationnel deux portes coupe de la serie Deluxe, plus de 6000 sont vendus a un prix de 2,296 \$.



1966: La dernière heure est maintenant sonnée pour la 114 ième année d'existence chez Studebaker qui doit fermé les portes de son usine canadienne à Hamilton avec une maigre production de 8947 unités. Des ceintures de sécurité arrière sont maintenant standard dans tous les véhicules.

1973: Plus de 72 % des voitures vendues sur le marché sont maintenant équipé d'un climatiseur. Les chevaux vapeur,le ratio de couple et compression (torque,compression ratio) sont maintenant à la baisse. La mode est au demi toit de vinyle vue sur certain modèles ; Buick Riviera,Century, Mercury Cougar, Chevy Nova , Dodge Charger et autres.

1980 : Seulement 30 % des voitures domestiques sont équipé de V-8 soit la moitié qu'en 1979 et l'installation de moteur quatre cylindres double. AMC introduit sa première voiture a quatre roues motrices le " Eagle ".

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.

Lecture et adresses

Cette chronique vise à renseigner les membres sur des lectures à faire et des adresses à connaître en lien avec les voitures anciennes.

1- Pour des pièces de toute sorte :

www.e-bay.com

Quelques petits conseils avant de vous lancer dans l'aventure e-bay :

1- Vous inscrire,

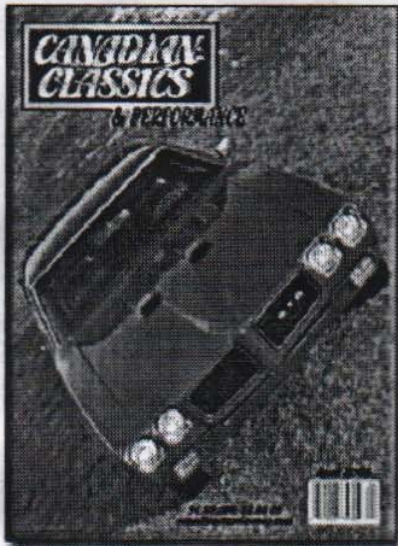
2- Les prix sont en argent américain,

3- Il y a des frais de livraison importants,

4- Toujours miser dans les dernières minutes seulement. Si vous misez avant, vous risquez de faire augmenter la mise.

2- Canadian Classics cars magazine

www.lidstonepub.pe.ca



Magazine canadien anglais très intéressant pour se trouver une voiture ancienne ou lire un article sur les voitures.



Ce mois ci nous trouvons cette voiture d'un de nos membre, Robert Cuillerier.