

Association Les Voitures Anciennes de l'Outaouais



Bulletin *L'informateur*

Volume 13, numéro 5

Septembre - Octobre 2007

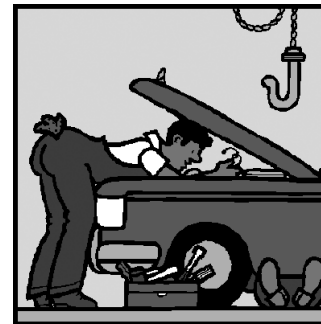
Ford Model A 1930



Il y a trente-sept ans à Carlsbad Springs, Doug Hahn fit l'acquisition de cette automobile Ford Model A au coût de 450 \$. Cette voiture fut restaurée en trois semaines par son nouveau propriétaire. Il travaillait de 5 heures le matin à minuit le soir. Le lendemain de sa restauration, il fit un voyage à Mississauga pour une semaine sans bris mécaniques. Doug est reconnu comme LE spécialiste de ces voitures de collection.

www.avao.ca

Le garage



Les histoires de voitures anciennes amènent souvent les passionnés à travailler d'arrache pied pour reconstituer le plus fidèlement possible les engins qui jadis paraient sur nos routes. Parlez-en au duo père fils de Jean-Pierre et Jean-René Daoust qui se sont procurés un modèle Ford Pickup 1937. Une version préhistorique de nos Ford Rangers d'aujourd'hui !

Leur démarche a d'abord débutée sur des bases de projet familial, soit de se procurer un véhicule d'antan ayant une histoire particulière. Ils ont donc effectué des démarches pour trouver l'hiver dernier une offre provenant de London, Ontario, et répondant à leurs critères. Mais déjà, il s'agissait d'un défi de taille puisque la distance entre Gatineau et London est tout de même de plus de 500 km. " On a donc du tout refaire. Le véhicule était, lorsqu'on l'a acheté, en piteux état " a mentionné Jean-René Daoust. Ils ont donc assuré le transport du véhicule de façon minutieuse. Les deux entrepreneurs se sont alors embarqués dans une mission: soit de respecter l'authenticité de ce joyaux mais surtout de le remettre sur pied comme autrefois. La recherche des pièces a donc été une autre étape cruciale afin de remettre le véhicule dans sa forme d'autrefois. Par exemple, le

moteur de l'engin est en fait un Buick 1953. Tout de même, la grande majorité des pièces sont issues de l'original, telle que la transmission qui est une des plus belles spécificités mécaniques de ce Ford 1937. La carrosserie a aussi donné du fil à retordre aux deux " mécaniciens ". " Les heures de travail ont parfois été difficiles surtout quand est venu le temps de travailler sur le frame " a ajouté Jean-René Daoust.

Il est d'ailleurs étonnant de voir le résultat final de cette magnifique pièce de collection. Le plus étonnant, ou plutôt ce qui retient l'attention des néophytes comme moi, est définitivement le coffre arrière qui a un look tout à fait conforme à ce qu'était la voiture il y a 70 ans, mais qui semble tout à fait prêt à continuer son travail. Sans aucune hésitation, notre imagination peut facilement la percevoir à livrer des matériaux quelconques, tel que du bois de chauffage ou encore des pièces mécaniques !

Bref, le travail effectué par le duo père fils est une belle preuve de ce qui peut être réalisé quand on décide de s'y mettre sérieusement pour faire revivre un ancien monarque de nos chemins. En passant, si vous entendez parler ou mieux si vous êtes en possession d'une plaque de voiture datant de l'année 1937, et bien n'hésitez pas à les contacter, puisque ceux-ci cherchent actuellement à y apposer cette "pièce d'identité". Ils se sont aussi donné une autre mission, soit de " coiffer " leur petit bijou d'une dernière pièce maîtresse: un moteur Ford V8, Flathead, si évidemment l'occasion se présente.

Voici une automobile qui a été une des étapes importantes de la pérennité du constructeur Ford.



Le duo père fils de Jean-Pierre et Jean-René D'aoust ont travaillé d'arrache pied pour redonner à cette voiture sa forme d'antan.



Le " frame " nous donne un bel aperçu de ce qu'est le véhicule et de quoi il est fait.



Le coffre arrière du véhicule est encore tout à fait robuste et pourrait sans trop de problème être utilisé dans la vie de tous les jours.

François Carrier

Histoire de disparition

Pour cette troisième chronique des grandes marques disparues dans le monde de l'automobile, je vous parle de la Desoto.

Cette compagnie a été mise sur pied en 1928 par Chrysler qui voulait concurrencer la Oldsmobile et la Pontiac de son rival General Motors. La dernière Desoto fût fabriquée en 1961.

Mais le mandat de la Desoto change rapidement quand Chrysler acquiert Dodge. La Dodge devient la version économique alors que la Desoto se place entre la Dodge et la luxueuse Chrysler. Vous verrez d'ailleurs les grandes similitudes entre les modèles Chrysler et Desoto au cours des 33 ans de vie de cette compagnie.

Pourquoi le nom Desoto ? C'est en l'honneur du découvreur du Mississippi en 1541, l'espagnol Hernando DeSoto.

Le premier modèle fait son apparition le 6 août 1928. Déjà en 1929, la Desoto produit 90,000 exemplaires, ce qui est un grand succès. Le moteur, un 6 cylindres, produit 55 chevaux. On est loin du Hemi. Elle coûte \$850.00.

Desoto 1928



En 1930, Desoto produit un 8 cylindres, mais ce n'est pas un succès. Dodge produit deux fois plus de voitures. La compagnie abandonne le 8 cylindres dès 1932 pour revenir au moteur 6 cylindres.

Le modèle Airflow produit avec cette allure de 1933 et 1935 est assez particulier. Nous le comparons avec un modèle Chevrolet pour voir la différence. Ce modèle ne sera pas un succès et changera d'allure en 1936. Un fait assez inusité, Desoto réussira à vendre des voitures en 1936 grâce à l'industrie du taxi de New-York.

Desoto Airflow 1934



Dodge DeLuxe 1934



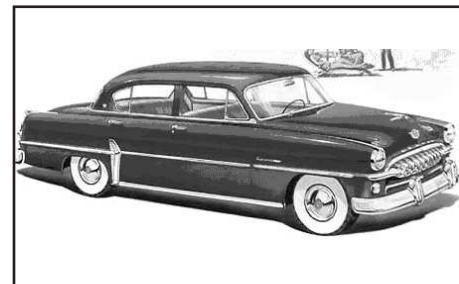
De 1939 à 1945, c'est la période de la guerre et les usines Desoto serviront à la production de pièces d'avions.

En 1942, en pleine période de guerre, Desoto innove en présentant cette voiture avec les phares escamotables. Elle est la première compagnie à offrir ce type de phare.



En 1949, avec la production d'un nouveau modèle, Desoto vend 100,000 exemplaires, ce qui est excellent. Malgré l'évolution de la marque dont les modèles se modernisent, Desoto ne parvient, en 1954, à s'accaparer que de 1.27% du marché américain. À part la calandre de la voiture qui demeure particulière avec ses dents, les modèles Desoto ressemblent beaucoup aux modèles Chrysler.

Desoto 1954



Chrysler 1954



Puis en 1961 c'est la fin de l'aventure Desoto. Remarquez comment jusqu'à la fin les modèles DeSoto ressemblent aux modèles de Chrysler. À part quelques belles années, Desoto n'a jamais pu prendre une place importante du marché et fut devancé par les modèles Chrysler, Dodge et Plymouth de la compagnie Chrysler. C'est surtout la popularité et la disparité de la section Dodge qui causa l'abandon par Chrysler de la marque Desoto. Les vendeurs de voitures préféraient avoir sur leurs terrains de vente, des produits Dodge et Plymouth qui étaient moins chers et qui se vendaient mieux.

Desoto 1961



Chrysler 1961



Fabien Desforges

Sources de recherches ; Trombinoscar et Wikipédia

Nos Amours, nos «Chars»

À l'honneur pour cette vingtième parution

1952 Chevrolet Deluxe



En 1968, alors qu'il n'était âgé que de 15 ans, le jeune Richard Aubin avait déjà décidé d'acheter la Chevrolet 1952 du grand-père d'un ami. Après avoir pris place à bord de la voiture, il s'était dit : ``un jour cette auto sera à moi ``. " Je l'ai suivie jusqu'en 1979 avant de pouvoir l'acheter ", nous précise l'ancien président du conseil du club des Voitures anciennes du Québec.

Le jour arriva où le grand-père de son ami ne fut plus en mesure de conduire. C'est à ce moment que Richard entreprit les démarches pour acquérir l'automobile. Il est le deuxième propriétaire de cette Chevrolet Deluxe Styline quatre portes sedan. À l'époque, cette automobile était la voiture familiale par excellence en Amérique. Chevrolet a assemblé 319, 736 exemplaires de cette version. Malgré les restrictions imputables à la guerre de Corée, cette division de General Motors a vendu 827, 317 voitures de sa production de 1952.

La voiture de M. Aubin est exceptionnelle, car elle est dans toute son originalité, c'est-à-dire qu'elle ne fût jamais restaurée, ni même repeinte. Comme il est très commun des voitures de cette époque, le moteur 6 cylindres en ligne a eu besoin de refaire ses soupapes à 45 000 milles. Richard en profita pour retaper le moteur à l'état neuf. Chevrolet offrait deux six-cylindres, un avec 92 chevaux-vapeur et un autre avec 216 p.c.

livrant 105 chevaux, équipé d'une boîte automatique " Power-glide " comme celle de M. Aubin. En 1952, Chevrolet ne produisait que deux séries, la " Special " (bas de gamme) et la " Deluxe " de fabrication canadienne au prix de 2,198 \$.

Le premier propriétaire ne l'utilisait en partie que pour aller à son chalet à l'Assomption. De plus, cette automobile n'a jamais connu l'hiver, ce qui explique sa grande forme.

Au chapitre des options, cette Chevrolet est pourvue d'une radio AM à boutons-poussoirs, d'une chaufferette, d'un filtre à l'huile, d'une horloge mécanique et de différentes moulures.

Curieuse coïncidence, cette histoire ressemble sensiblement à la mienne, un rêve que je chérissais depuis l'âge de quinze ans. La voiture de mon grand-père, une Plymouth 1938.



GILLES BOUDREAU

Saviez-vous que...

Avec Gilles Boudreault

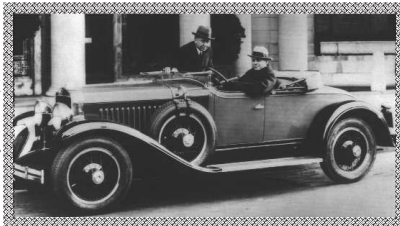
Prenez quelques minutes afin de vous informer sur les différentes innovations faites dans le domaine de l'automobile.



1901: La voiture de conception électrique " Baker " démontrait une très grande fiabilité en conduite urbaine. Son seul désavantage, tout comme aujourd'hui, était la courte distance parcourue sans que la batterie soit rechargée. Baker a continué de construire des véhicules électriques jusqu'en 1921.

1916: La firme Duesenberg fut fondée par un groupe de banquiers. Ils ont employé August Duesenberg, un ingénieur allemand, qui avait appris son métier par lui-même. La compagnie était connue pour la construction de moteurs d'avions durant la " Première grande guerre ". Leur première voiture fut lancée en 1920 avec le modèle A doté d'un moteur 8 cylindres en ligne.

1927: Cadillac introduit un tout nouveau modèle bas-de-gamme afin d'être plus compétitif avec les autres manufacturiers. Il s'agit du modèle " La Salle " dessiné par nul autre que Harley Earl qui détient le poste de directeur pendant les 30 prochaines années. On le voit ici derrière le volant lors de son introduction en Californie. (Voir photo)



1930: Un modèle qui eût une courte durée fut " Ruxton ". Tout comme la Cord, elle était munie d'une traction avant sur un empattement de 130 pouces et propulsée par un 8 en ligne construit par Continental. Il semblerait qu'environ 500 modèles vîrent le jour.

1940: Chez Chrysler, on nous démontre un tout nouveau concept de voiture futuriste, entre autre, le "Thunderbolt" avec des phares escamotables, 4 jupes de roues (fender skirts) et une chose jamais vue à date, un toit rigide totalement rétractable. (Voir photo)



1957: Cadillac atteint de nouveaux sommets d'ostentation durant cette période avec sa nouvelle allure de vaisseau amiral, entre autre, l'**Eldorado Brougham** équipé de portes-suicides et d'un toit en acier inoxydable poli. Seulement 400 modèles ont été fabriqués. Ils furent vendus pour la somme de 13,074 \$.

1960 : Chez Chrysler, deux grandes innovations voient le jour. Le générateur est remplacé par un " **alternateur** " qui recharge la batterie plus rapidement même à basse vitesse. La deuxième nouveauté est un moteur 6 cylindres penché " **Slant Six** " de 170 p.c. livrant 110 chevaux-vapeurs, mais attention, avec une légère modification: un carburateur à quatre corps. On augmentait ainsi la performance à **148 chevaux-vapeurs**.

1970: De nouvelles restrictions pour la production de voitures moins polluantes et plus économiques furent promulguées. De nouveaux modèles font leur apparition sur le marché; la Vega de Chevrolet, l' Astre de Pontiac, la Gremlin d'AMC, la Pinto de Ford, la Colt de Chrysler etc....

(Voir photo)



1983 : Les SUV font leur entrée sur le marché. GM introduit le S-10 **Blazer** sport 2 portes, Ford, une plus petite version du **Ranger Bronco** suivi par le populaire **Cherokee d'AMC**.

Ces informations sont tirées du volume 'American Cars "Past to Present", Editeur: Matt Delorenzo

Voitures des membres



Ford 1930
Eric Bordeleau et Lucie Lacasse



Studebaker President 1938
Gilles Boudreault

Il est certain que lorsqu'on voit une voiture ancienne des années 1930 on ne peut s'empêcher de tourner la tête. Cela nous rappelle les films des années 25-30, ou tout s'animait autour de l'automobile, le Charleston et la mode vestimentaire. C'est beau rêvé, mais après tout être membre de l'AVAO, c'est un peu comme dans les films " silence on tourne " on part pour une randonnée sur les routes du Québec. C'est toujours la grande aventure...



Ford 1931
Paul Lemieux



Oldsmobile 1931
Robert Hébert