



# L'informateur

Volume 11, numéro 1

Janvier et février 2005



## *1956 Buick Roadmaster décapotable*

Lorraine Renaud et Noël Cardinal de l'Ange-Gardien (QC)

Noël a toujours rêvé d'avoir son auto à la une de *L'Informateur*. Eh bien Noël, tu peux dormir en paix maintenant! Cette jolie décapotable de couleur rouge et blanc appartient à lui et Lorraine depuis 3 ans. Cette grosse cylindrée procure aux propriétaires, lors des randonnées de l'AVAO, des heures de plaisir. Tout le monde reconnaît cette belle bagnolle et ils en sont fiers!



**C'est le  
temps de  
renouveler !**



**Venez vous  
sucrer le bec!**  
Détail à la page 14.



# Saviez-vous que...

avec Gilles Boudreault

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

1897: La première voiture Oldsmobile était équipée d'un moteur à un cylindre, d'une transmission planétaire à deux rapports ainsi que d'une simple barre comme direction. Studebaker Brothers, un constructeur de charrette depuis 1852, commence eux aussi l'expérience avec des moteurs.



1903: La firme Overland Automobile débute sa production cette même année. Plus de 88 nouvelles firmes se lancent dans la fabrication d'automobiles dont 15 d'entre eux dans l'état du Michigan.

1912: Edwards Gowen Budd invente une nouvelle carrosserie tout en métal. Oakland et Hupmobile sont très intéressés; par contre Dodge Brothers va de l'avant et commande les carrosseries Budd pour tous ses futurs modèles.

1920: LaFayette commence la production d'un nouveau modèle de luxe doté d'un moteur V-8. Le prix initial débute à 5 025.00 \$, très dispendieux pour l'époque. Le pare-brise incliné ainsi que les roues de broche deviennent plus populaires auprès des consommateurs.

1935: Pierce-Arrow est réorganisé et reprend ses opérations mais seulement 1 000 voitures sont fabriquées. Certains acteurs ne se limitent pas seulement aux modèles haut de gamme tels que Packard et Duesenberg. On aperçoit sur la photo James Stewart et Wendy Barrie et un modèle plus modeste soit une Desoto Custom Airstream ragtop à un prix modique de 895 \$.



1946: L'industrie automobile américaine augmente énormément les prix comparativement à l'année 42. Le plus populaire, le Chevrolet Stylemaster Sport



Sedan, passe de 760 \$ à 1 205 \$ soit 43 % de plus. Chez Ford, en dépit d'un impressionnant volume de vente, on déclare des pertes de plus de 8,1 \$ millions.

1952: En première au Salon de Paris, Chrysler dévoile un tout nouveau prototype avant-gardiste. Construit par Ghia en Italie et dessiné par Highlands Park Virgil Exner, cet audacieux modèle était bâti sur un châssis modifié de la New Yorker et propulsé par un puissant Hemi V-8 de 220 c.v. (Voir photo)



1965: La Mustang Shelby GT 500 Bicorps (fastback) et son moteur 289, V-8 livrant une puissance de 306 c.v., avait de quoi rendre les gens de Goodyear et Firestone très heureux. Par ailleurs, Chrysler offre le V-8 273, livrant 235 c.v. dans les modèles Dart et Barracuda. Le modèle Lark est retiré de la chaîne de production chez Studebaker.

1971: C'est la fin du Dodge Challenger et RT décapotable. 2 165 exemplaires sont construits. Le 16 juillet, Pontiac construit le 15 millionième véhicule.

1983 : Le Chevrolet Monte Carlo fait un retour « Surprise » maintenant équipé d'un V-8 305, de 180 c.v. Le modèle fut redessiné pour les courses NASCAR et créa en plus un intérêt pour de futurs acheteurs recherchant la performance. Son prix de base était de 10 474 \$ US. À cause d'un problème au niveau de la production, seulement 4 714 exemplaires furent construits. (Voir photo)



Ces informations sont tirées du volume *Chronicle of the American Automobile* de J.M. Famand ainsi que *L'Univers*



# Nos Amours, nos « Chars »

À l'honneur pour cette sixième parution

## 1928 Marmon Série 68

Débutons cette fois-ci par l'historique de la compagnie Marmon. Elle doit son nom à Nordyke & Marmon Company, d'Indianapolis. En 1904, cette compagnie se spécialise dans la fabrication de machinerie pour les meuneries qui portait le même nom Marmon.

C'est en 1890 que Howard Marmon obtient son diplôme en génie mécanique. Il entre au service de l'entreprise familiale pour par la suite en 1902, devenir chef ingénieur grâce à ses talents d'ingénieur. Howard construit cette même année sa première voiture. L'année suivante une deuxième cette fois-ci avec un moteur V-4. En 1904, il en fabrique et vend six à des amis qui en sont fort satisfaits.

La production débuta véritablement en 1905 avec 25 autos. Par 1906 un nouveau moteur est ajouté, il s'agit d'un V-8 de 65 chevaux. Tous ces véhicules avaient une très bonne réputation. D'ailleurs la Marmon Wasp rapporta la toute première course des 500 milles d'Indianapolis, en 1911.

Mais malgré la qualité de ses véhicules la firme perdait de l'argent. Suite à cela Nordyke & Marmon vendit sa division meunerie à Allis-Chalmers pour enfin agrandir ses locaux et sa production pour devenir Marmon Motor Car Company.

Après l'introduction de la Roosevelt, la compagnie a commencé à se relever, mais le krach du 29 octobre 1929 a ruiné tous ses espoirs. C'est au mois de mai 1933 que la compagnie dut fermer ces portes.



Voici une preuve vivante de la fiabilité de la Marmon après 77 ans, (ci haut sur la photo). Elle est entièrement originale sans jamais n'avoir subi de modifications. Son propriétaire Gérard Denis tient à la garder ainsi, puisqu'elle est fort appréciée des collectionneurs.

La série 68 est la petite Marmon, avec un empattement de 114 po mais équipée d'un 8 cylindres en ligne. On remarque un petit quelque chose de spécial sur la Marmon, ce sont les trois feux arrières très intrigants localisés dans la roue de secours. Dans le feu vert, gauche, on lit **STOP** et celui du centre en rouge rien d'inscrit, le dernier à droite on peut lire **SLO** sans le (W). Son propriétaire ne peut fournir aucune explication sur leur utilité ou leur fonctionnement. Malheureusement son fondateur n'est plus de ce monde pour nous en donner les détails.

### Le Klaxon

Gilles Boudreault

