

Association Les Voitures Anciennes de l'Outaouais



# Bulletin **L'informateur**

Volume 13, numéro 3

Mai - Juin 2007

## **Triumph TR6 1975**



Acquisition de ma première Triumph TR-4 en 1964, chez Carling Motors à Ottawa, lors de mes études à l'Université d'Ottawa. Échangée en 1966 pour une TR-4A. Quelques années plus tard, j'ai dû la vendre car mon épouse était enceinte et le confort n'y était pas... À ma retraite, un de mes projets était d'en posséder une autre. Après quelques mois de recherches, j'ai trouvé à St-Bruno une TR-6 1975 en bon état et depuis 2003 je l'améliore constamment. Ma passion se poursuit toujours.

*Serge Bernatchez*

### **À l'intérieur :**

Mot du président - p. 3

Coin du membre - p. 11

Calendrier des activités - p. 24, 25, 26

**[www.avao.ca](http://www.avao.ca)**

# Histoires de disparitions

Je vous parle aujourd'hui de la compagnie Studebaker. Cette compagnie fut active de 1868 à 1966. Elle fabrique d'abord en 1852 des chariots et appartenait aux cinq frères Studebaker. La compagnie s'incorpore en 1868 et produit en 1902 une automobile électrique. C'est à partir de 1904 que la compagnie fabrique des véhicules automobiles à gazoline. Mais le nom Studebaker apparaîtra seulement en 1913. En 1933 la compagnie est proche de la faillite, mais se remettra sur pied en 1934. À partir de 1946-47 les modèles Studebaker seront différents des modèles des autres compagnies américaines. Notons la lunette arrière panoramique introduite en 1946. En 1950 le fameux nez style avion.



Vers le milieu des années 50 les modèles Studebaker ne suivent plus le rythme de modernisme des autres compagnies américaines. Il y a bien un essai en 1957 avec la série Hawk, mais sans succès. Les modèles seront dépassés et auront bientôt l'air d'une autre époque.

Cette compagnie fut achetée par la prestigieuse Packard Motors Company en 1954 pour devenir la Studebaker Packard Corporation. En 1962, la compagnie reprenait le nom de Studebaker corporation jusqu'à sa disparition en 1966. À partir de 1957 les Studebaker et les Packard se ressembleront beaucoup. Avant de mourir la compagnie introduit la fameuse Avanti, voiture avant-gardiste. Avanti survivra à la mort de Studebaker. Pour mieux illustrer l'évolution des styles de cette compagnie à travers le temps, j'ai fait la comparaison avec les Chevrolet de 1939 à 1966.

# Chevrolet

# Studebaker

1939



La Studebaker paraît plus moderne avec ses phares intégrés dans les ailes.

1953



Après deux années avec un modèle assez particulier, la compagnie innove avec un modèle élégant aux lignes basses

1956



Studebaker semble avoir manqué le virage moderne du milieu des années 50 et début 60

# Histoires de disparitions...suite

1958



1960



Le style de la Studebaker, nommé ici Lark, n'a pas évolué au même rythme que les marques plus populaires : ce manque d'ajustement causera sa perte six ans plus tard. Ironiquement, Studebaker terminera sa vie avec un moteur Chevrolet.

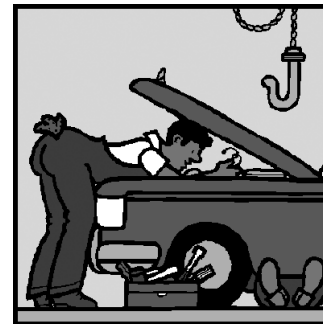
1966



Ces images disent tout, les deux voitures ne sont plus dans la même décennie.

Fabien Desforges

# Le garage



## Histoire de " Char "

J'aimerais vous raconter l'histoire de mon conjoint Stéphane (Bolduc) avec les voitures. Le jour où il a décidé d'acheter une voiture ancienne il pensait à un " Muscle car " évidemment mais lequel?



Stéphane n'avait pas de modèle particulier alors il cherchait dans les revues, les petites annonces, la télé et sur l'Internet pour trouver le coup de foudre. Un jour il est allé chez Action Performance où il a vu la photo d'une Firebird 1969 avec des coupons de numéro téléphone. Il n'a pas pris de coupon mais toute l'affiche pour que personne ne la voit. Il me dit celle là c'est la mienne. Il téléphone pour s'assurer qu'elle n'est pas vendue et prend rendez-vous pour aller la voir à Papineauville.

Stéphane est tellement impressionné devant cette belle carrosserie. En plus le capot s'ouvre de deux façons, ce qui est très rare. Il fait une offre...

Bingo c'est gagné sans même l'avoir essayé, Stéphane repart avec son " Muscle car " sur une remorque puisqu'on est en hiver 2004.

Pas de place dans notre garage, il l'amène donc dans le garage de son père où elle passera tout l'hiver à se faire dorloter. On change ceci, puis cela, on peint ceci et cela, on nettoie ici et là jusqu'au printemps 2005. Enfin, le grand jour où l'on peut aller parader dans les rues de la ville. Les regards venaient de tous les côtés, s'en était gênant mais on fini vite par s'habituer et prendre goût aux gens qui apprécient voir notre belle voiture, tellement que moi aussi je voulais ma voiture.



Stéphane m'a acheté une Mustang 1966 en août 2005.



Problème, toujours pas de place pour remiser nos voitures cet hiver. Il décide de bâtir son garage et se réserve 3 places au cas où...

Évidemment il y pensait déjà à cette 3ième voiture puisqu'il acheta un Cuda 1973, 440 6 pack en mars 2006.



Ce n'est toujours pas assez, en août 2006, il trouve un autre Barracuda 1974 " matching number " du même gars qui lui avait vendu sa Firebird.

Encore un problème, on a de la place pour 3 voitures pas 4. Il décide de vendre son Cuda 1973.



Sa passion pour les voitures ne s'arrêtera pas, j'en suis sûre. Rendez-vous dans un prochain numéro pour la suite...

Par Nathalie Bernier

# Voitures des membres



Volvo P 1800 1970 • Robert Desrochers



Super Beetle 1972 • Patrick Renaud

*Pour cette édition nous vous présentons des voitures importées.*

En première page une Triumph TR6. Vous verrez en plus d'une autre Triumph TR6, une Volkswagen, une Porsche et une Volvo. Il s'agit d'un menu très varié. Pour les prochaines éditions nous essaierons d'obtenir le plus de photos possibles des voitures des membres afin de faire des regroupements intéressants.



Porsche 911 Carrera 1986 • Richard Landry



Triumph TR 6 1970  
Alain Valcourt et Lee-Anne Bédard