

Association Les Voitures Anciennes de l'Outaouais



# Bulletin *L'informateur*

Volume 13, numéro 4

Juillet - Août 2007

## *Ford Thunderbird 1959*



J'ai acheté cette voiture à St-Jean-sur-Richelieu en 1976 : elle était dans un état lamentable. J'ai entrepris la restauration de l'auto de mes rêves en 1982, pour terminer en 1997. Que de travail, sans oublier que durant ces 15 années, nous avons déménagé 3 fois : imaginez ce que ça représente de se retrouver avec toutes les pièces détachées. Depuis 1997, la Thunderbird a parcourue 20 000 milles et c'est toujours un grand plaisir de la conduire.

Royal et Jocelyne Lirette

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

# Les années cinquante

## Les belles décapotables

Les décapotables ont toujours été présentes depuis le début de l'automobile et même bien avant.

Durant les années 20 et 30, les voitures fermées ont finalement pris le dessus et pendant la période de la Seconde Guerre, les voitures fermées, presque "blindées" ont connu la faveur du public, que l'on songe à la construction tout acier et aux toits "turret top", issus en droite ligne des tourelles de tank!

C'était normal, en période de conflit mondial, que chacun se sente menacé et veuille se protéger et s'enfermer dans une voiture toute en acier, avec des petites vitres, comme pour protéger d'avantage son intimité.

Mais, les années 50 marquent un changement radical. Les voitures évoluent et elles ressemblent moins à des tanks : les ouvertures s'agrandissent, les vitres sont plus présentes, les pare-brises et lunettes arrière deviennent enveloppants et les "hard-tops" accentuent encore cette ouverture. Les effets du "black-out" s'estompent, le chrome et les lumières réapparaissent, le confort est de rigueur, les moteurs sont maintenant proposés en plusieurs choix et les servos font leur apparition massivement de même que les transmissions automatiques. C'est la période d'excès, après de trop dures années de privation dues à l'effort de guerre.

Les décapotables sont de nouveau mises à l'honneur et montrent de plus en plus un statut social : la jeunesse, la liberté.

Les décapotables sont bien l'apanage de quelques gens nantis qui peuvent se permettre une seconde voiture servant seulement à des "frivolités". Mais elles rejoignent surtout les adolescents épris de liberté. Les décapotables regagnent leur symbolique d'antan : elles sont le moyen de transport des célébrités, des riches héritières, des playboys et des personnalités en vue de la haute société. Cependant, elles n'ont surtout jamais cessé d'être synonymes de la culture de la jeunesse, que l'on songe à Andy Hardy, à Archie (des bandes dessinées) ou à James Dean. La voiture typique des jeunes n'a pas de toit...



C'est un véhicule, avant tout, purement d'apparat pour les jeunes et les jeunes de cœur. Il y a cependant différentes catégories de décapotables, les bien nantis se tournent vers les paquebots tels Cadillac et Lincoln qui se vendent à prix tels que leurs propriétaires se démarquent des décapotables de la "populace".

Mais c'est la jeunesse des grandes masses qui achète les décapotables. Il leur en faut une, même si certains n'abaissent jamais le toit tandis que d'autres ne le relève jamais. La décapotable assure le maximum de visibilité et d'espace pour empiler jusqu'à 9 personnes (3 assises sur la capote repliée). C'est le véhicule par excellence pour aller "cruiser" en ville à basse vitesse. Les adolescents, prisonniers des grandes banlieues, peuvent se rattraper, la radio Rock'N Roll à fond de train, en route vers le "A & W" "drive-in" le plus loin (plus on roule longtemps, plus on se fait remarquer et plus on a de chance de dénicher une jolie fille!).

C'est l'anticonformisme des jeunes, c'est l'appel du sexe. On croit, à juste titre d'ailleurs, que les jeunes femmes se manifesteront à grand nombre à la vue d'une belle décapotable remplie de jeunes garçons en mal de conquête (que de penser de certains films d'Elvis Presley?). C'est l'exubérance débordante d'une génération enfin libérée.

La décennie débute timidement et nous retrouvons encore des décapotables du type Rambler avec un contour de vitres qui reste fixe. La vraie vague déferle vers le milieu de la décennie avec les Chevrolet Bel Air, Corvette et Ford Thunderbird pour se poursuivre avec les super bombes du type Chrysler 300.

Ces décapotables ont du muscle et ne sont généralement offertes que dans les séries haute de gamme, bien équipées et luxueuses. Les jeunes raffolent des modèles de grande série tels les Bel Air avec des ailerons et des chromes à l'infini.

Source : Texte de Robert Trussart reproduit avec la permission de la revue : L'auto ancienne du Club VAQ inc., téléphone : (514) 990-9111.

# Nos Amours, nos «Chars»

À l'honneur pour cette dix-neuvième parution  
**1965 Chevrolet Custom**



Le phénomène de la camionnette attire beaucoup les amateurs de beaux camions.

Chevrolet a produit 619 685 camions de ce modèle dit "léger" en 1965.

Cette division de General Motors atteignait un nouveau sommet en devenant le plus grand fabricant de camions au monde. Pour expliquer son nom, "Custom" indique la présence de chrome là où les autres modèles utilisent de la peinture. Le "10" signifie une demi-tonne. Ce modèle était un des grands favoris du public.

Richard Guérin de Fleurimont près de Sherbrooke a déniché ce camion à Chambly lors d'une visite chez ses parents. Il a pris deux ans et demi pour convaincre l'ancien propriétaire à lui vendre. Il rassura son propriétaire, qu'il était pour la retaper et venir lui montrer le résultat de son travail d'ici deux à trois ans lorsque le projet sera complété, ce qu'il fit avec fierté.

Richard fit une restauration complète comprenant un nouveau plancher, un échappement double, des butoirs. Il mit des enjoliveurs de roues originaux, ainsi qu'un rétroviseur à droite. Une belle peinture bleue ajouta la touche finale.

Le nouveau propriétaire n'a pas badiné pour rajouter des options: une lumière dans le coffre à gants, un appuie-bras à droite, un pare-soleil à droite et un briquet avec éclairage. Pour un effet spécial, on installa dans la boîte du camion un coffre emprunté à une Cadillac 1932. Son moteur est un 283 p.c. d'origine d'une puissance de 175 chevaux avec boîte de vitesse 4 rapports et pour compléter le tout, une direction et des freins assistés. À noter que le moteur n'a pas été touché car la compression était bonne.

Richard Guérin affirme que son véhicule ainsi équipé est très performant. Il l'utilise six mois par année en plus de remorquer une roulotte lors des vacances. Il a parcouru 1000 milles au cours d'un voyage. "Et lorsque je m'arrête pour de l'information ou consulter une carte", nous affirme M. Guérin, "les gens s'approchent pour offrir leurs services".

C'est impressionnant et agréable de voir l'intérêt que ce vieux camion suscite.

LE KLAXON.....BIP! BIP!



GILLES BOUDREAU

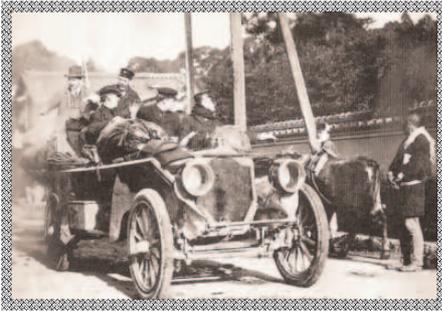
# Saviez-vous que...

Avec Gilles Boudreault

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



1908: La plus extraordinaire et éreintante course automobile du début du siècle fut celle de New York à Paris sur une distance de 20,000 milles, traversant l'Amérique, l'Asie ainsi que l'Europe. Le gagnant conduisait une 1907 Thomas Flyer de Buffalo, New York.



1912: Le premier fabricant étranger à venir s'installer en Amérique fut Fiat, de l'Italie qui a établi son usine à Poughkeepsie, New York. C'est en 1918 que la production cessa et le plan fut vendu à Rochester-Duesenberg pour la construction de moteurs d'avion.

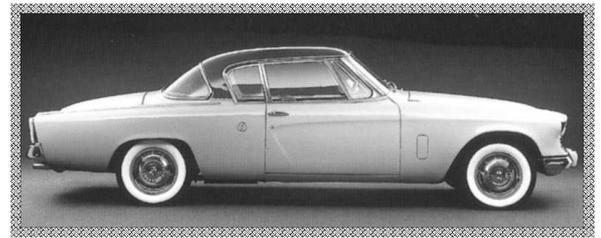
1922: Une autre innovation du début de l'automobile: Rickenbacker. Cette voiture est dotée de 6 cylindres qui livrent 58 c.v. avec 2 couronnes dentées du volant moteur (flywheel) ainsi qu'un système de freinage aux 4 roues, toute une innovation dans sa classe. Par ailleurs les concurrents lui compliquaient l'existence avec une vive campagne publicitaire, disant que ce genre de frein était trop puissant et dangereux. Le dernier Rickenbacker fut construit en 1927.

1930: Avec le début des années 30, on expérimente la nouvelle forme aérodynamique telle que la futuriste Buckminster Fuller, qui développa le " géodesic dome " s u r n o m m é Dymaxion, qui fut construit en 1933-34. Il était propulsé à l'arrière par un Ford V 8.



1940: Oldsmobile installe 25,000 transmissions Hydra-Matic dans ses véhicules. Packard introduit un système d'air climatisé, installé derrière le siège du conducteur. Il s'agissait d'un compresseur relié à une bobine de réfrigération qui avait la dimension d'une grosse valise.

1954: Chez Studebaker, le légendaire designer Raymond Loewy nous dévoile une nouvelle coupe plus sportive: il s'agit du Regal Starlight qui fut très bien reçu du public.



1963 : La Corvette Sting Ray : en observant de plus près, on remarque que le dessinateur Mitchell est allé chercher l'allure des années 30; faut voir la Bugatti Atlantic et Talbot Lago. On peut remarquer la coupe au centre de la Corvette de l'avant à l'arrière, sans oublier la vitre arrière séparée en deux, les portières coupées dans le toit ainsi que l'arrière qui finit en forme de bateau.

1975: Jusqu'à cette date Volkswagen fut le pionnier et en tête des exportations. On vit l'arrivée de la fameuse Rabbit qui est devenue le gabarit des petites voitures économiques. On peut dire que chez VW on a pavé le chemin pour leur rival japonais.

1987 : La division Jeep d'American Motors fit partie de la grande révolution des véhicules sports utilitaires, leur production grimpa jusqu'à 2 millions d'unités annuellement.

Ces informations sont tirées du volume " American Cars Past to Present ", Éditeur, Matt Delorenzo.

*" C'est déjà la fin "*

Après trois parutions, la chronique de L'ACCÉLÉRATEUR n'a pas suscité votre intérêt car je n'ai reçu aucun appel ou courriel. Je trouve cela regrettable car je prenais un grand plaisir à vous rédiger cet article.

Gilles Boudreault

# Voitures des membres



Pontiac Parisienne Custom Sport 1964  
Gilles Rousson



Pontiac 2+2 1969  
Lionel et Louise Lepage

Ce mois-ci, nous avons pensé faire honneur au décapotable. Vous trouverez donc dans ce numéro des modèles de belles voitures anciennes prêtent à rouler sous le soleil de l'été. Certaines de ces voitures serviront sans doute pour des ballades ou quelques mariages.



Chrysler Impérial 1965  
Maurice Joannis et Joanne Tassé Joannis



Buick 1956  
Lorraine Renaud et Noël Cardinal