

Association des Voitures Anciennes de l'Outaouais



L'informateur Bulletin

Volume 14, numéro 3

Juin—juillet 2008

Chevrolet
CAMARO SS
1968



WWW.AVAO.CA

1955 Ford Mystere



La voiture expérimentale Ford Mystere fût conçue dans les studios de "FOMOCO" en 1953-54 sous la direction de George W. Walker, vice-président de Ford et directeur du studio de dessin. Il est normal que plusieurs aspects ainsi que les innovations d'une voiture expérimentale se retrouvent sur des voitures de production, mais ici, fait étrange, le toit transparent est apparu en version modifiée sur la Ford Crestline Skyliner de 1954 avant l'introduction de la voiture expérimentale Mystere.



Cette voiture fût présentée à un groupe de 300 journalistes le 5 octobre 1955. Ils étaient tous émerveillés par cette belle voiture de 220 pouces de longueur [558 cm] avec un toit transparent en forme de bulle, séparé par une demi-boucle en métal. La hauteur de la Mystere était de 56 pouces [124 cm], la même que la Thunderbird. L'empattement était de 121 pouces [307 cm] et la largeur 80 pouces [203

cm]. Les journalistes se doutaient bien que la Mystere serait le précurseur du style des modèles de Ford à venir. Certains de ces éléments étaient déjà apparus sur certains modèles, même avant l'introduction de la Mystere au public.

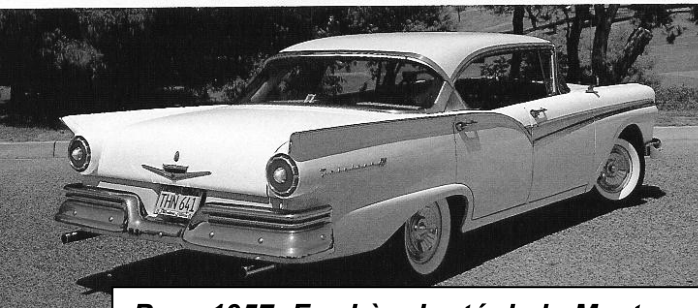


La Crown Victoria de 1955 démontrait certains aspects de la Mystere tel le toit transparent, les moulures du toit et de coté.

Rétrospectivement, la Mystere avait contribué au toit transparent du Crestline Skyliner de 1954 et de la très populaire Crown Victoria 1955 et sa

Le saviez-vous?

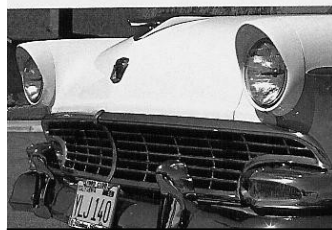
fameuse moulure de chrome qui sépare le toit, moulure qui venait assurément de la Mystere. La moulure du côté était aussi empruntée à la Mystere et sera continuée en forme modifiée en 1956 et 1957. Malgré son apparence, le moteur logeait dans le coffre-arrière, moteur à turbine qui n'était pas installé dans cette voiture expérimentale lors de la présentation. Sous le capot on retrouvait le pneu de rechange et l'emplacement pour les bagages. Pour refroidir ce moteur, une grande entrée d'air avait été placée à l'avant de chaque roue-arrière. Une grille encastrée à l'arrière de la voiture, contenait une série de petits trous presque invisibles qui servaient à l'évacuation de l'air chaud produit par le moteur. Les phares quadruples étaient une au



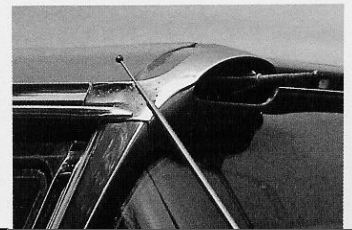
Pour 1957, Ford a adopté de la Mystere, le capot, les ailes avant, les feux arrière et les ailerons.[fins]

tre innovation de la Mystere, innovation qui apparaîtra dans toute l'industrie dans l'année 1958. Le capot, les ailes avant incluant le découpage aux alentours des roues ont été appli-

qués à la Ford 1957 avec très peu de modifications. Les feux-arrière ronds et extrêmement gros étaient placés en-dessous d'énormes ailerons. Ces deux items sont d'ailleurs apparus sur la 1957 mais en forme maîtrisée. Les enjoliveurs de roue sculpturaux avec moyeu qui ressortaient beaucoup étaient très attrayants et sont d'ailleurs apparus sur les Lincoln de 1956/57. À l'avant, le pare-choc avait deux extensions qui servaient de réservoirs pour le refroidissement de l'huile. Sur les modèles de production 1956 on retrouve un dessin similaire à ces extensions ou résidaient les lumières de stationnement. Finalement, la large prise d'air centrale au sommet de la bulle transparente fût reproduite en forme réduite de chaque côté du pare-brise sur les Mercury Turnpike Cruiser de 1957-58. La moitié de la bulle transparente s'in-



Les lumières de stationnement de La Ford 1956 était encastées dans des extensions similaires aux extensions du pare-choc de la Mystere.



Des prises d'air réduites similaires à celle centrale de la Mystere ont fait surface de chaque côté du pare-brise de la Mercury Turnpike Cruiser de 1957-58.

clinait vers le devant pour faciliter l'entrée. Lorsque fermée, elle était bouclée solidement à la demi-boucle en métal du toit. Des sièges pivotants facilitaient aussi l'entrée des occupants. Le tableau de bord comprenait les instruments habituels, tels que les indicateurs de vitesse, de carburant, de pression d'huile, du système électrique et de la chaleur. Un tachymètre donnait une touche sportive. Cependant on y avait ajouté un inclinomètre et un altimètre que l'on re-

Le saviez-vous?

trouve dans les avions. Ce thème aéronautique était répété sur le volant de direction qui était formé comme le volant de contrôle des avions et pouvait être déplacé complètement vers la droite permettant de conduire la voiture soit du côté droit, soit du côté gauche. Le tableau de bord contenait aussi une série de boutons-interrupteurs à bascule et même un microphone pour le conducteur. A l'intérieur se trouvaient quatre sièges-baquet très confortables. Une radio émetteur-récepteur «CB radio» qui sera en vogue dans les années 70, était placé dans la console qui séparait les sièges baquet-arrière et sur un des dossiers-avant apparaissait un téléviseur. Un seul mot peut décrire la combinaison de couleurs de la Mystere - "Frappant". Les côtés d'un magenta perlé faisait contraste avec un noir "Raven" pour le capot et la plate-forme arrière. La barre de rencontre du toit en forme de bulle, qui d'ail-

leurs, vue de l'intérieur était la seule obstruction à une vue parfaite de 360 degrés, était d'un blanc perlé. Il n'y avait aucune poignée de porte ou vitre de côté pour interrompre les contours fluides de la Mystere. Pour de l'air à l'intérieur, on se fiait simplement au système d'air climatisé et à la prise d'air centrale de la bulle. La Mystere a reçu des réactions très favorables lorsqu'elle a été présentée au "New York International Automobile Show" en 1955. La Mystere aussi démontre combien géniale était l'équipe de dessinateurs du studio de Ford. Ces artistes étaient d'une race spéciale. Beaucoup de nous sommes convaincus que Detroit aujourd'hui aurait besoin du talent des artistes du passé.

Extrait du magazine "Collectible Automobile" avril 1987

CONCOURS SILVER WHEEL

Il y a un an Silver Wheel avait mis en branle un tirage parmi leurs clients qui fournissaient leurs dates de renouvellements d'assurance auto ou maison. Chaque date donnait une chance de gagner le prix. Le 6 avril dernier au salon de l'auto sport de Québec M. Jean-Marc Brunet de St-Rémi fut l'heureux gagnant de 5000 \$ en restauration ou pièces pour sa Corvette, le prix est échangeable chez CCR Technologie. M. Brunet assure sa 1977 Corvette avec Silver Wheel depuis cinq ans. Plus de 1300 clients ont participé au concours. Christian Vachon, courtier en assurance dommages remercie toute la clientèle Silver Wheel.



Sébastien Gaudreau et Isabelle Bouchard de Rochefort Perron Billette remettre le prix à M. Brunet.



Modèles canadiens

De toutes les chroniques que j'ai produites jusqu'à maintenant dans mes histoires de disparitions, cette série consacrée aux modèles canadiens fût la plus difficile à écrire.

Je veux en effet vous parler d'une mode qui a eu cours de la fin des années quarante, se poursuivant dans les années cinquante et se terminant dans les années soixante. Il y a bien eu une certaine continuité dans les années soixante et soixante-dix, mais le phénomène, sauf pour la Chevrolet Parisienne, était passé.

Cette mode vient de la création par les grandes compagnies automobiles de modèles canadiens produits au Canada et vendus uniquement au Canada. La chronique a été difficile à écrire car il n'y a pratiquement pas d'articles à ce sujet dans les sites américains. Même les articles canadiens se font rares sur le sujet. Il se peut donc qu'il y aït des oublis ou des erreurs. J'apprécierais que les grands spécialistes des modèles dit canadiens apportent des corrections ou des précisions. Ne vous gênez pas, j'aime apprendre! Malgré mes recherches, je me demande encore s'il y a tant de différences entre les amateurs d'automobiles américains et canadiens pour justifier cette mode. Si on analyse les résultats, le tout semble avoir été payant pour les grands constructeurs pendant une décennie.

Voici quelques noms de modèles dont je parlerai lors des prochaines chroniques :

Modèles canadiens

équivalent

Modèles américains

Ford Meteor (de 1949 à 1961)

Ford Fairlane, Galaxy

Mercury Monarch(de 1946 à 1961)

Mercury

Pontiac Parisienne

Pontiac Bonneville

Chevrolet Beaumont

Chevrolet Chevelle

Ford Frontenac

Ford Falcon

Camion Fargo

Camion Dodge

J'ai pu constater également qu'un modèle comme la Dodge Monaco 1966 avait un intérieur de Plymouth au Canada et un intérieur différent pour les Etats-Unis. Il y a sûrement d'autres modèles de ce genre.

Avec un marché assez restreint comme le marché canadien, je me suis demandé pourquoi de grands producteurs-automobiles comme GM et Ford avaient choisi cette option. Sans doute parce que c'était payant. Dans ce premier article d'une série de trois, je vous parlerai de la Meteor qui fût selon les années un mélange de Ford et Mercury et qui a connu un sort un peu étrange à partir de 1963. Vous verrez pourquoi à la fin.

Meteor

Ford décide de lancer sa gamme Meteor au Canada seulement, en 1949. La Monarch avait été lancée en 1946 sous le même principe. C'est le réseau Mercury et Lincoln qui au début sera chargé de vendre cette nouvelle voiture. Comme vous pouvez le remarquer sur les trois photos qui suivent,

Histoire de disparition

il s'agit en fait d'une Ford avec une calandre de Mercury . Le modèle est bas-de-gamme en terme de prix.

Comme on peut le constater dans les trois photos suivantes, la Meteor 1949 possède une allure générale de la Ford avec une grille de la Mercury.

Meteor 1949



**Mercury
1949**



Ford 1949



C'est en 1951 que la Meteor aura sa propre calandre, distincte de Ford et Mercury

**Meteor
1951**



En 1954, la Meteor se distinguera encore plus en adoptant des noms canadiens pour ses modèles. Jusque-là, Meteor utilisait les même noms que Ford. La Meteor se nommera Niagara, Rideau Montcalm et Lemoyne. Personnellement, je trouve que les modèles 56 et 57 furent parmi les plus beaux modèles produits. Mais vous remarquerez qu'il est facile de constater que le modèle Meteor est basé sur le modèle Ford.

Je dirais également que la confusion du début s'estompe. En effet au début, la Meteor est une Ford déguisée en Mercury. Cependant à partir de 1954 les modèles Meteor ressemblent aux modèles Ford alors que la Monarch se rapproche des modèles Mercury.

**Meteor
Rideau 1956**



**Meteor
Rideau 1957**



**Meteor
Rideau 1958**



Jusqu'en 1961 on parlera de Ford Meteor et de

Par
Fabien
Desforges



Mercury Monarch. Mais il existe une certaine confusion, je n'en suis pas sûr malgré mes recherches : les concessionnaires Mercury et Lincoln auraient vendu la Meteor. Que les experts m'aident s'il vous plaît !!!

Début de la fin.

Une certaine instabilité s'installe au début des années 1960. Il faut se rappeler qu'au début des années soixante, la mode est aux petites voitures. On voit apparaître les Falcon, Comet, et Corvair. En 1961 il n'y a pas de modèle Meteor. Et c'est la fin de la Monarch. Puis en 1962 une Meteor est produite mais pour une période de deux ans seulement. À noter que pour la première fois, le modèle est vendu aux États-Unis. Il s'agit également d'un modèle dit intermédiaire qui se rapproche plus de la Comet que de la Ford Galaxy ou de la grosse Mercury. Autre phénomène intéressant, au lieu d'être basé sur le modèle Ford, elle est maintenant basée sur le modèle Mercury. C'est comme un mélange de Mercury Comet et de Mercury. Très ordinaire selon moi. Je m'excuse auprès des amateurs de ce modèle.



Meteor 1962

À partir de 1963, il est très facile de confondre la Mercury et la Meteor. Mais pourquoi avoir choisi le nom Meteor et non Monarch alors que le modèle ressemble maintenant, non à la Ford, mais à la Mercury ? Tout simplement semble-t-il, parce que le nom Meteor est plus vendeur que le nom Monarch.

De 1963 et jusqu'à sa disparition en 1976, la Meteor ne sera qu'une copie de la Mercury pour l'extérieur avec un intérieur de Ford.



Meteor 1964



Mercury
1964

La Meteor a connu un certain succès. Elle a réussi à s'accaparer jusqu'à 11% du marché canadien à ses débuts. En 1964 et 1965, il se vend au Canada beaucoup plus de Meteor que de Mercury même si elles sont presque identiques.

La Meteor a su se trouver une place auprès des amateurs canadiens. On en voit très peu dans les rencontres de voitures anciennes. Quant à moi, la plus belle demeure la Meteor 1956.

Réf. Guide des voitures anciennes, tomes 1 et 11, de Jacques Gagnon

Autonet.ca La Mercury Meteor, un produit exclusif



**Bienvenue chez
Georges et Cécile**



La visite du Club Capital Model A

Le *Club Ford Model A* d'Ottawa a visité la caserne de Georges Potvin le 23 mai dernier à l'invitation d'un membre de l'AVAO Doug Hahn. La caserne fût construite en 2005 et présente des artéfacts de pompiers datant de 1850. Ce chef-pompier retraité continue d'accumuler des documents et des objets de l'histoire du patrimoine de Gatineau. Si vous voulez lui aider, ne vous gênez pas et écrire à directeur2@avao.ca. Une visite inoubliable avec **des** gens au cœur chaleureux. Un grand merci!

Visites guidées sur réservation seulement.



Photo par Lucie Lacasse



Photos gracieuseté de Brooks of Canada



Il était une fois...

Par
Robert J. Cuillerier



"REBELLE SANS CAUSE"

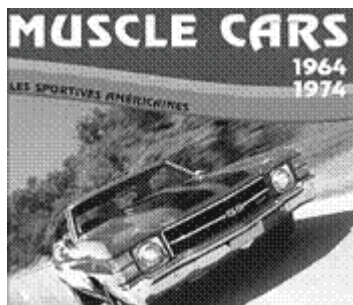
American Motors prit avantage de tous les trucs « hot » possibles pour leur nouveau modèle *Rebel Machine* de l'année 1970: un toit élané, un nom à la mode, une peinture unique, des pneus lettrés blancs, une prise d'air sur le capot, un tachomètre intégré, une allure plus élevée à l'arrière qu'à l'avant, etc... Le département de marketing AMC a même fabriqué des autocollants promotionnels comportant le dessin d'un hippie "nitro" pour commercialiser la venue de leur nouveau *Rebel*. Tous les moteurs des *Rebel Machines* étaient des 390 pouces-cube @ 340 chevaux avec un carburateur à 4 barils et un système à air forcé de type *ram-air* aspiré. Les quelques premiers 1000 exemplaires du *Rebel Machine* avaient une peinture très frappante et une finition bleu, blanc et rouge. Plus tard, vous aviez un choix de toutes les couleurs disponibles chez AMC. Le prix de vente était très raisonnable à 3475 dollars US. Seulement 2326 exemplaires du *Rebel Machine* furent produits.



Lectures et adresses

Par Fabien Desforges

Vous remarquerez que les liens pour l'achat de ces volumes sont européens. Vous pouvez sans doute les trouver sur des sites américains ou canadiens. Ces trois volumes couvrent la période de 1940 à 1974



Muscle cars 1964-1974

Les sportives américaines

par Thibaut Ammant, édition ETAI, 2004, 176 pages, format 260 x 260, couverture carton + jaquette, LIVRE NEUF

65.83 \$ CAD



Les Années du Rêve de 1950 à 1960

par F. Sabatès, ed. Massin, 159 pages format 310 x 245, couv. carton, LIVRE NEUF

47.45 \$ CAD



Les Voitures Américaines

Les années Hollywood de 1940 à 1950

Par Fabien Sabates, édition Massin éditeur, 127 pages, format 245 x 310, couverture carton + jaquette, LIVRE NEUF

46.69 \$ CAD

Un "must" pour toute personne intéressée par les voitures anciennes.

Avec Dennis Cage. Un personnage attachant. À voir à la télévision sur les canaux Speed.



<http://www.myclassiccar.com/>

http://en.wikipedia.org/wiki/Image:SPEED_Channel.jpg



<http://www.garagenetwork.com>

Un peu d'histoire

- 1769 : Joseph Cugnot présente son « fardier à vapeur », un chariot sur lequel il a monté une chaudière à vapeur. Il atteint 4 km/h et a une autonomie de 15 minutes.
- 1860 : Invention du moteur à explosion par Étienne Lenoir.
- 1873 : Amédée Bollée commercialise la première voiture. Elle est mue par un moteur à vapeur il l'appelle "l'Obéissante".
- 1881 : Amédée Bollée commercialise la première voiture à atteindre 60 km/h. Elle est mue par un moteur à vapeur il l'appelle "la Rapide".
- 1884 : Première automobile à moteur à explosion brevetée par Edouard Delamare-Deboutteville et Léon Malandin : première voiture à moteur à 4 temps mise au point.
- 1886 : Première automobile à moteur à explosion produite par Carl Benz.
- 1888 : Dunlop a inventé les pneus gonflables modernes.
- 1889 : Panhard et Levassor installent le premier moteur à quatre temps (celui de Daimler) sur une voiture à quatre places.
- 1894 : Création des automobiles DASSE à Verviers (Belgique)
- 1895 : Fondation de le super'Automobile Club de France.
- 1898 : Louis Renault construit seul sa première voiturette à Billancourt.
- 1898 : Premier salon automobile à Paris, au Parc des Tuileries
- 1899 : instauration le 10 mars du Certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules automobiles.
- 1899 : Le belge Camille Jenatzy dépasse le premier les 100 km/h à bord de la « Jamais Contente », un véhicule électrique profilé comme un cigare.
- 1900 : Première édition de la Coupe automobile Gordon Bennett qui jusqu'en 1905 sera une épreuve phare du sport automobile naissant.
- 1900 : Premier Congrès international de l'automobile.
- 1903 : Premier moteur à valves en tête sur les Buick
- 1903 - 1906 : construction de la première voiture à pétrole d'Henry Ford : la Ford Modèle A.
- 1910 : Barney Oldfield atteint les 210 km/h sur sa Blitern Benz.
- 1913 : Ford T
- 1919 : André Citroën introduit la production en grande série en France, soit à peu près 100 voitures par jour (type A).
- 1922 : Naissance du permis de conduire qui remplace le "certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules" (1893).
- 1933 - 1934 : André Lefèvre propose le concept de la Traction Avant à Louis Renault, qui refuse. André Citroën l'accepte et le développe.
- Dès 1945 : essor de la production automobile mondiale, qui triple pendant les Trente Glorieuses et passe de 10 millions à 30 millions de voitures.