

Le magazine de l'Auto Ancienne^{MC}

LA MEILLEURE REVUE DE VOITURES ANCIENNES AU QUÉBEC / WWW.VAQ.QC.CA / 49^E ANNÉE • MAI 2023



EN PAGES CENTRALES
LA LINCOLN CONTINENTAL
MARK III 1970



LA BUICK SPECIAL RIVIERA 1954



LA CHEVROLET MASTER DELUXE
OPERA COUPÉ 1939



LA PLYMOUTH VALIANT 1966



Propriétaire:
RICHARD DESCHENEUX
Thetford Mines, QC

De la classe à bas prix!

LA CHEVROLET MASTER DELUXE OPERA COUPÉ 1939

Le 22 octobre 1938, à peine 11 mois avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, 10 mois avant la sortie du film *Le Magicien d'Oz* et seulement huit jours avant la diffusion hystérique d'Orson Welles sur la radio CBS de la *Guerre des mondes*, Chevrolet a présenté ses remarquables nouveaux modèles de 1939.

Le Master de l'année précédente est devenu le Master 85 pour l'année modèle 1939, et le Master De Luxe haut de gamme a été ajouté au catalogue. Un coupé quatre places à deux portes Master De Luxe avec sièges arrière opéra était un nouvel ajout, tout comme les Master 85 et les familiales De Luxe. Les cabriolets et le coupé sport à deux portes avec siège d'appoint arrière (*Rumble Seat*) ont été abandonnés.

Malgré d'importantes révisions de la conception extérieure qui ont abouti à une apparence plus basse et plus large, les prix des modèles de 1939 étaient en fait inférieurs à ceux de leurs modèles comparatifs

de 1938 – dans certains cas – jusqu'à 45 \$. Le directeur général de Chevrolet, M. E. Coyle, a cité les améliorations apportées aux processus de fabrication et de production, en plus de la demande potentielle des clients, comme motifs des réductions.

Les Town Sedan à deux portes étaient de loin l'offre la plus populaire de la gamme Master 85 (Série JB), qui était le modèle de base chez Chevrolet en 1939. La série Master Deluxe était un pas en avant par rapport au Master 85 et légèrement plus populaire chez les acheteurs de voitures neuves. Les styles de berlines sans coffre arrière ont tous deux été supprimés de la gamme cette année-là alors que la conception automobile continuait d'évoluer.

Toutes les Chevrolet de cette année-là étaient équipées du même moteur six cylindres en ligne de 216,5 pc développant 85 cv et couplé à une transmission manuelle à trois vitesses. Les roues de 16 pouces supportaient un châssis qui s'étendait sur 112-1/4 pouces entre les essieux. Les amortisseurs à double effet (de type avion) étaient peut-être la plus grande amélioration par rapport aux nouveaux modèles.



Avec ses sièges arrière rabattables uniques, le coupé quatre places de Chevrolet de 1939 était très populaire, surtout à cause de son bas prix et de ses composantes mécaniques fiables.

Les Chevrolet de 1939 avaient un look plus allongé. Leurs capots, ailes, roues et marchepieds redessinés ont donné une apparence plus basse et plus longue et plus fluide. La calandre remontait le long de la ligne d'aile en haut et se rétrécissait à environ quatre pouces en bas. Cela lui conférait un style plus arrondi avec des moulures de calandre horizontales et un effet de barres horizontales sur les tabliers anti-éclaboussures. Le radiateur était également plus droit.

Les phares étaient montés sur les ailes avant. Les plis du panneau de porte ont été éliminés et les quatre ailes ont été relevées vers l'arrière. Les feux de position combinés étaient plus petits et incorporent des lampes d'arrêt. Les pare-chocs avant avaient une barre frontale plus arrondie et demeuraient par ailleurs inchangés. Les roues en acier à quatre branches ont remplacé l'ancien type à huit branches. À l'intérieur, le levier de frein à main a été déplacé près de la planche de bord. Un changement de vitesse de type à dépression monté sur la colonne de direction était une option de 10 \$.

Pour 1939, l'écart de prix entre le Master 85 (caisse JB) et le Master De Luxe (caisse JA) était d'environ 35 \$ à 56 \$ selon le style. Des équipements supplémentaires, des finitions haut de gamme et des distinctions techniques le justifiaient. Le Master 85 utilisait une suspension avant traditionnelle à poutre en I à ressorts à lames avec un stabilisateur de conduite et des amortisseurs de type avion, à double effet, tandis que le Master De Luxe utilisait une suspension avant indépendante plus moderne avec des bras de commande supérieurs et inférieurs, des ressorts hélicoïdaux, doubles, agissant sur des amortisseurs de décharge de bout en bout et un stabilisateur de roulement. Le système de direction était également de conception différente et comportait un rapport 17:1 plus rapide dans le De Luxe par rapport à 19:1. Bien que des ressorts à lames aient été utilisés à l'arrière des deux modèles, dans le De Luxe, ils étaient enveloppés de métal et ils étaient à double action au lieu d'un simple.

LES DEUX SÉRIES

MASTER 85 SÉRIE JB-SIX

Il y a 6 types de carrosseries

Coupé 2 portes	628 \$	41 770 unités
Familiale 4 portes	848 \$	430 unités
Coach 2 portes	648 \$	1 404 unités
Sedan 4 portes	689 \$	326 unités
Sedan Sport 4 portes	710 \$	22 623 unités
Sedan De Ville 2 portes	669 \$	124 059 unités

Production année-modèle 200 058 unités

MASTER De LUXE SÉRIE JA-SIX

Il y a 7 types de carrosseries

Coupé d'affaires 2 portes	684 \$	33 809 unités
Coupé Sport 2 portes	715 \$	20 968 unités
Familiale 4 portes	848 \$	989 unités
Coach 2 portes	699 \$	180 unités
Sedan 4 portes	745 \$	68 unités
Sedan Sport 4 portes	766 \$	110 521 unités
Sedan De Ville 2 portes	720 \$	220 181 unités

Production année-modèle 387 119 unités

PRODUCTION TOTALE EN 1939 : 387 119 UNITÉS

En 1939, la 15 000 000^e Chevrolet est fabriquée.

Chevrolet demeure le 1^{er} constructeur nord-américain.

Aucune Chevrolet décapotable ne sera produite en 1939.

Ce sera également la première année de production d'un modèle familial « Woody » chez Chevrolet.

IMPRESSIONS

« Les sièges et la position de conduite générale sont très confortables. Il faut un peu de temps pour s'habituer au grand volant de 17,3 pouces, mais la visibilité des instruments est quand même bonne, et sa taille réduit l'effort de direction lorsque la voiture est en mouvement. À basse vitesse, la voiture se comporte bien, mais quand on va plus vite, on doit ralentir pour effectuer les virages. Il n'y a pratiquement pas de jeu dans la direction et cette Chevrolet roule très bien, car elle est équipée d'une suspension avant indépendante. Les freins sont tout à fait efficaces pour une auto de 84 ans ! La vitesse de croisière de l'époque oscillait autour de 75 m/h. On recommande cependant de ne pas dépasser les 45 m/h afin de maintenir une performance plus sécuritaire. Somme toute, cette Chevrolet demeure une auto fiable et à la hauteur de la réputation de son increvable moteur Stove Bolt Six ».

LES AVANTAGES

- Un bel objet de collection abordable
- Style agréable
- Modèle plus rare
- Facilité de trouver des pièces, car compatibles avec d'autres modèles.

LES INCONVÉNIENTS

- Valeur peu élevée
- Beaucoup ont été modifiées
- Hébergement limité pour les passagers arrière

COMBIEN PAYER ?

Bas : 4 000 \$ - 8 000 \$
Moyenne : 11 000 \$ - 14 000 \$
Élevé : 18 000 \$ - 22 000 \$



CHEVROLET COUPÉ MASTER DE LUXE 1939

Le prix

Prix de base	715,00 \$
Prix avec options	761,75 \$

Les options

Horloge électrique	9,95 \$
Feux de stationnement	6,00 \$
Klaxon Double-Duo pour la ville ou la campagne	9,50 \$
Cerceaux de roues (6,95 \$)	
Système anti-roulis, pour empêcher l'auto de reculer lorsqu'en pente (12,95 \$)	
Protecteur de calandre	2,50 \$
Essuie-glace du côté passager	3,90 \$
Radio AM de 6 lampes avec antenne	23,75 \$
Quatre pneus à flancs blancs	40 \$
Chaufferette	12 \$
Housses de banquettes	15 \$
Pare-soleil extérieur	12 \$

Le moteur

Type	six cylindres en soupapes en tête, bloc et culasses en fonte
Cylindrée	216,5 pouces cubes
Alésage x course	3,50 x 3,75 pouces
Taux de compression	6,25 : 1
Puissance @ tr/min	85 @ 3 200 tr/min
Système d'alimentation en carburant	carburateur à un corps Carter et pompe mécanique
Système de lubrification	Pression avec pompe à engrenages
Système électrique	6 volts
Système d'échappement	Simple

La transmission

Type	manuelle à trois vitesses, synchronisée,
Changement de vitesses	au plancher ou en option sous le volant

Le différentiel

Type	engrenages hypoides
------	---------------------

Les freins

Type	hydrauliques à tambour aux quatre roues
------	---

Le châssis et la carrosserie

Construction	tout acier, corps et cadre séparés,
	Fisher Turret Top avec pare-brise en V, incliné
Châssis	poutre en caisson avec longerons et traverses renforcées.
Style de carrosserie	coupé deux portes
Disposition	moteur avant et propulsion arrière

La suspension

Avant	indépendante, bras de commande longueur inégale,
	ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques
	à double effet, barre anti-roulis.
Arrière	essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques,
	manilles filetées, couvercles de ressorts métalliques,
	amortisseurs hydrauliques à double effet

Les roues et les pneus

Roues	acier
Avant/arrière	16 x 4 pouces
Pneus	Coker 4 plis

Les poids & mesures

Empattement	112,25 pouces
Hauteur totale	66,3 pouces
Poids à l'expédition	2 845 livres

Les fluides

Carter	5 pintes d'huile
Système de refroidissement	14 pintes
Réservoir de carburant	14 gallons

La production

Coupé quatre places	20 908 unités
---------------------	---------------

La Chevrolet était également fabriquée au Canada.

Les noms, le nombre et le prix des modèles différaient un peu de leurs équivalents américains.

• SÉRIE MASTER

On offre 7 modèles différents. Prix moyen : 950 \$

• SÉRIE MASTER SPECIAL

On offre 3 modèles différents. Prix moyen : 10 000 \$

• SÉRIE MASTER De LUXE

On offre 6 modèles différents. Prix moyen : 10 500 \$

'50



Propriétaire:
SYLVAIN CHARBONNEAU
Laval, QC

La belle favorite de l'heure!

LA BUICK SPECIAL RIVIERA 1954





Catalogue d'époque

La nouvelle ligne de 1954 va pousser les ventes de Buick et faire grimper la marque vers des sommets, juste derrière Chevrolet et Ford. Apparition de nouvelles caisses dont la principale particularité est leur pare-brise panoramique spectaculaire ! Réapparition de la série 60, abandonnée depuis 1941.

SPECIAL 40

La Special bénéficie enfin du V8, les caisses sont nouvelles, plus longues et plus larges, mais le style de la calandre reste le même. Trois ouvertures ovales de ventilation sur les côtés. Le mot SPECIAL est écrit sur l'aile arrière. Passages de roues arrière rectangulaires sur le Sedan et le Station Wagon et arrondies sur les autres. Feux arrière en forme d'obus. Les intérieurs sont en nylon, sauf dans la décapotable qui est habillée de cuir véritable. Moteur V8 de 4 324 litres de cylindrée développant 143 cv à 4 200 tr/min. En cas d'option de la boîte Dynaflow, la puissance est portée à 150 cv.

La Buick Special Riviera de Sylvain Charbonneau pouvait alors s'obtenir pour 2 563 \$ US.

Il y a 5 types de carrosseries à 6 places

Riviera Hardtop coupé 2 portes	2 563 \$	6 135 unités
Sedan 4 portes	2 265 \$	70 356 unités
Sedan 2 portes	2 207 \$	41 557 unités
Estate Wagon	3 163 \$	1 650 unités

À noter que la caisse du modèle Estate Wagon est entièrement métallique.

SUPER 50

Les Super utilisent les nouvelles et larges caisses modèle «C» de la GM avec pare-brise panoramique dont les montants de côté sont droits. On les identifie par le mot SUPER inscrit sur l'aile arrière, et le rappel de la série placé sur le coffre. À l'intérieur, la sellerie est en nylon et la planche de bord reçoit le long indicateur de vitesse horizontal des Roadmaster. Moteur V8 de 5 274 litres de cylindrée développant 177 cv à 4 100 tr/min. Avec l'option boîte Dynaflow, la puissance est portée à 182 cv.

Il y a 3 types de carrosseries à 6 places

Riviera Coupé Hardtop 2 portes	2 626 \$	3 343 unités
Coupé décapotable	2 964 \$	3 343 unités
Sedan 4 portes	2 711 \$	41 756 unités

À noter que l'intérieur de la décapotable est en cuir. Un système hydraulique en active la capote, les sièges et les glaces.

CENTURY 60

Caisses et châssis des Special et moteur des Roadmaster. Extérieurement, les modèles Century sont identiques à ceux des Special, exception faite du lettrage CENTURY que l'on trouve sur les ailes arrière. Intérieur en nylon à deux tons sur le Riviera Hardtop. Planche de bord des Special, mais légèrement modifiée. Moteur V8 de 5 274 litres de cylindrée développant 195 cv à 4 100 tr/min (200 cv avec la boîte Dynaflow).

Il y a 4 types de carrosseries

Riviera Hardtop Coupé	2 354 \$	45 710 unités
Estate Wagon	3 470 \$	1 653 unités
Sedan 4 portes	2 520 \$	31 919 unités
Coupé décapotable	2 963 \$	2 790 unités

ROADMASTER 70

Ces modèles ressemblent extérieurement à la moins chère des Super dont ils reprennent les caisses et la décoration. On les distingue toujours par leurs quatre ouvertures de ventilation, le rappel de la série sur le coffre et le mot ROADMASTER qui est écrit sur les ailes arrière. Intérieur en nylon ou popeline soyeuse, ou en cuir suivant le modèle. Les banquettes des modèles à deux portes ont des éléments chromés sur les côtés. Tous les modèles sont livrés avec de la moquette. Les Sedan ont des accoudoirs arrière. Nouvelle planche de bord des Super. Enjoliveurs de roues couvrant toute la jante. Freins et direction assistés. Boîte Dynaflow. Moteur V8 de 5 274 litres de cylindrée développant 200 cv à 4 100 tr/min.

Il y a 3 types de carrosseries

Riviera Hardtop Coupé 2 portes	3 373 \$	20 404 unités
Coupé décapotable	3 521 \$	3 305 unités
Sedan 4 portes	3 269 \$	26 862 unités



SKYLARK 100

Ce modèle de prestige de la marque est vendu uniquement en version décapotable. C'est la continuation du modèle anniversaire de l'année précédente. Cette voiture n'a pas d'ouverture de ventilation latérale. Les ailes avant et arrière ont des ouvertures de passage de roues arrondies. Roues à 40 rayons Kelsey-Hayes, gros ailerons arrière chromés, sellerie en cuir en plus de toutes les spécifications mécaniques des Roadmaster, y compris le moteur et la boîte automatique Dynaflow. Ce modèle possède un système électro-hydraulique pour le réglage des sièges (4 positions), les glaces et la capote. Radio Selectronic avec antenne électrique.

Le prix est de 4 355 \$ (836 unités).

Fait intéressant, il y en aurait 3 exemplaires en parfait état inscrits au VAQ!

À noter également qu'en 1954, Buick a construit un modèle unique hors-série : le Roadmaster Landau, une berline à quatre portes dont le toit est entièrement découvrable et à contrôle électrique. Compartiment chauffeur en cuir bleu, séparé par une vitre du compartiment passager, tendu de cuir beige et d'une moquette de laine assortie. Au centre de la banquette arrière, un gros accoudoir contenant un bar avec ensemble à cocktails et mélangeur. Peinture noire et capote beige. Elle serait aujourd'hui dans une collection privée.

La Buick était une des voitures favorites des Québécois à cette époque.

Notons qu'il y avait alors plusieurs modèles de Buick en 1954. La Special fut très prisée des amateurs de Buick. Il y avait également la Super Riviera dont le puissant V8 de 182 cv ne laissait personne indifférent. La jolie Roadmaster quant à elle (moteur de 200 cv) avec un empattement de 127 pouces était la voiture familiale par excellence. Le fameux pare-brise de type « wrap-around » fit son apparition chez Buick cette même année-là. Mais la puissance des moteurs V8 fit de la Buick, une voiture très appréciée des acheteurs. Un seul reproche : la transmission automatique que de mauvaises langues avaient baptisées « Dyna-Slush » à cause de sa lenteur à changer de vitesses.

Pour résumer...

- En 1954, Buick offrait 5 modèles bien distincts :
La **série 40 Special** en 5 types de carrosserie,
La **série 50 Super** en 3 types de carrosserie,
La **série 60 Century** en 4 types de carrosserie,
La **série 70 Roadmaster** en 3 types de carrosserie,
La **série 100 Skylark** en version décapotable seulement.
- Vous aviez le choix entre **4 moteurs V8 de 143 à 200 cv**.
- Le prix moyen des Buick se situait alors entre **2 665 \$ et 3 373 \$**.
- La Skylark valait 4 483 \$! Ce modèle est **très rare** de nos jours, car seulement 836 unités en ont été produites en 1954.
- Quelques **380 000 modèles Special** sortirent des usines de Flint au Michigan.
- La **Chevrolet Bel Air 1954** de même modèle valait 2 185 \$, tandis que la **Chrysler Windsor** cotait à 2 046 \$.
- Buick produisit **531 000 voitures** en 1954 et se retrouva en 3^e position derrière Chevrolet et Ford.

Somme toute, l'année 1954 fut une excellente année chez Buick.

Dans le monde de l'automobile ancienne, les Buick des années cinquante demeurent les favorites des collectionneurs.





Ma belle histoire

CLAUDETTE ET SYLVAIN CHARBONNEAU

Nous aimons les belles pièces d'antiquité qui témoignent de la créativité, de l'innovation, de la recherche et du développement des temps passés. En fait, c'est depuis la petite enfance que l'automobile est entrée dans notre vie. Sylvain collectionnait les modèles à assembler ainsi que les voitures miniatures. Quant à moi, j'habitais devant une banque et je voyais défiler de nombreuses automobiles de clients qui stationnaient devant chez nous. C'est là que j'ai développé un goût pour les formes et les couleurs de ces véhicules. Je m'amusais même à les identifier de loin, ce qui n'est pas chose commune chez les petites filles de cette époque!

C'est sans doute ce qui fait que nous nous complétons bien l'un et l'autre : l'un s'intéresse à la technique et l'autre à l'esthétique. Il y a 4 ans, nous avons eu un coup de cœur pour une Dodge Panel 1948 que nous avons fait entièrement restaurer. Ayant décidé de prendre notre retraite, notre choix s'est ensuite porté vers une jolie Buick Super-Eight de 1948 en parfaite condition d'origine. Puis, l'an dernier, ce fut une Camaro 1969, choix nostalgique de ma verte jeunesse, car c'est avec cette voiture que j'ai appris à conduire. Ce fut ensuite une mignonne Buick 1908 et finalement cette Buick Special 1954 qui contribue au bonheur sans cesse renouvelé de posséder une belle auto ancienne. Nous l'avons acquise d'un collectionneur bien connu de la région de Valleyfield. Elle était en très bon état et attendait impatiemment que nous l'adoptions. Moi, ce qui m'intéresse c'est surtout la beauté esthétique d'une automobile d'époque, la qualité de sa restauration, sa couleur, ainsi que son look en général. Lui, ce qui l'attire davantage, c'est évidemment le côté mécanique de la voiture!

La possession de voitures anciennes présente toute une litanie de défis uniques et inédits. Ce vétuste véhicule, c'est aussi la source de beaucoup de fierté et de camaraderie avec des passionnés partageant les mêmes passions que nous. C'est une passion qui offre tellement de possibilités et de diversités, ainsi que des rencontres aussi intéressantes qu'enrichissantes.

Faites-vous plaisir et investissez temps et argent dans une belle ancienne, car il faut savoir profiter des petits bonheurs quotidiens de la vie!

Bonne route sur les chemins de la nostalgie.



★ Ma voiture de rêve ♥
• **ROLLS-ROYCE** •
• **SILVER-GHOST 1909** •

Mes voitures de rêve seront toujours une Duesenberg SJ 1932, une Cadillac V16 1 930 et la dernière en liste : une Rolls-Royce Silver Ghost 1909! Il faut bien rêver!

ÉPHÉMÉRIDES 1954

➤ En 1923, il y avait **60 000 automobiles au Québec**, tandis qu'en 1954 on recensait plus de 600 000 propriétaires de véhicules en tous genres. La grande région de Montréal accapare à elle seule près de la moitié de toutes les autos du Québec.

➤ L'état des routes y était sans doute pour quelque chose, car à cette époque, le Québec comptait **41 765 milles de routes** dont seulement 27 148 étaient en parfait état. Le déblaiement des routes en hiver avait débuté à l'hiver de 1929, alors qu'on avait alors déblayé 85 milles.

➤ Cependant, en 1954, plus de 17 000 milles avaient été nettoyés convenablement par les **charrues en bois et en métal et les souffleuses Sicard**. Ce qui encourageait les automobilistes à rouler 12 mois par année, et à acheter davantage de véhicules. Au Québec, en 1954, on vendit **65 524 voitures neuves**.

➤ L'année 1954 en est **une de transition chez la plupart des grands producteurs d'automobiles**. Dix-huit marques sont offertes aux acheteurs. Sept grandes compagnies sont derrière chacune de ces marques. Il y a pour ainsi dire trois « empires » : GM, Ford et Chrysler. Ainsi que quatre « indépendants » : Nash, Hudson, Studebaker, Kaiser-Willys et Packard. Une bonne douzaine de modèles sont offerts par chacun de ces fabricants, disponibles en plusieurs combinaisons de couleurs et d'aménagements intérieurs.

➤ En 1954, la production totale des voitures américaines (et canadiennes) s'élève alors à **5 508 637 unités**.

➤ Le Salon de l'Automobile de Montréal se tient au Palais du Commerce.

➤ Production par compagnie :

American Motors : 94 177

Chrysler : 723 253

Ford : 1 687 225

General Motors : 2 874 271

Kaiser : 16 759

➤ La majorité des voitures sont des **six ou huit cylindres**. Très peu de gens achètent des voitures à quatre cylindres. Il n'y avait même pas l'ombre d'une voiture japonaise au Québec.

➤ **Studebaker-Packard** : 112 952

La majorité des véhicules produits sont par ordre de choix :

- sedan 4 portes
- sedan 2 portes
- décapotable
- coupé hardtop
- coupé d'affaires
- familiale

➤ Vente des **voitures étrangères** au Canada et aux États-Unis:

- Volkswagen : 6 344
- MG : 3 454
- Jaguar : 3 365
- Autres : 12 222 (Renault-Mercedes-Benz-Austin-Hillman)
- Aux États-Unis, il y avait alors 6 voitures par 20 personnes.
- Au Canada, il y en avait 3.
- En Europe, une seule.
- En Russie, une par 400 personnes.

➤ **Le Québec en 1954 :**

- La famille Plouffe était au rendez-vous au petit écran chaque mercredi soir, nous en faisant voir de toutes les couleurs sur écran noir et blanc.
- La cigarette Sweet Caporal faisait concurrence aux Player's douces.
- Au cinéma, on allait voir Rock Hudson, Piper Laurie, Tony Curtis, Jimmy Stewart, Fernandel, Jerry Lewis, Zaza Gabor, Ava Gardner, Marlon Brando et bien d'autres.
- Trans-Canada vous offrait l'Europe pour 150 \$ (aller-retour) en Super Constellation à hélices.
- Les « sets chromés » font fureur dans les cuisines familiales, tandis que les « vieilleries en bois de pin » prennent la direction de la grange.
- On écoute L'heure du Coke avec Jean Coutu, Murielle Millard et l'orchestre Coca-Cola!
- Duplessis est encore le « cheuf » à Québec, tandis qu'un jeune avocat du nom de Jean Drapeau se prépare aux élections municipales à Montréal. Le premier ministre canadien Louis Saint-Laurent déclare que le Québec est une province comme les autres.
- Il y a encore beaucoup d'automobiles d'avant-guerre sur les routes du Québec. Il n'était pas rare de voir stationnées côte à côte une Ford A 1930, une Chevrolet 1941, une LaSalle 1937 et une rutilante Buick 1954!

RÉTROVISEUR

année '59

au Québec

Quelques faits importants de l'année 1959 au Québec

★ Politique

Maurice Duplessis va bientôt disparaître, Diefenbaker est encore à Ottawa.

Sports

Maurice Richard est toujours l'idole du jour.

Immeuble

une maison neuve coûte approximativement 12 000 \$.

Décoration

la mode est aux électroménagers en acier inoxydable, aux orgues électriques dans les salons et aux congélateurs géants.

Arts

le peintre Alfred Pellon, l'écrivaine Germaine Guèvremont et Marcel Dubé, les comédiens Gratien Gélinas et Paul Berval, le musicien Jacques Beaudry.

Religion

le cardinal Léger est la figure dominante de l'heure malgré ses prises de position avec Monseigneur Irénée Lussier de l'Université de Montréal.

Femmes

Thérèse Casgrain défend hardiment les droits des femmes.

Mode ★

la robe sac fait son entrée et les hommes prennent la sortie. Télévision (noir et blanc) on regarde encore La Famille Plouffe de Roger Lemelin, le hockey du samedi soir et aussi la lutte.

Cinéma

Room at the Top avec Simone Signoret et Some Like It Hot avec Marilyn Monroe.

Alcool

on boit de la O'Keefe, de la Labatt 50, de la Molson Ale, de la Carling Red Cap, de la Dow, du gros Gin Gilbey's et du scotch Seagrams. Très peu de vin cependant.

Affaires

Burrough introduit la Sensimatic : machine-comptable perfectionnée et IBM son nouveau modèle Selectric.

Cigarettes

Players, Matinée, DuMaurier, Export.

Gasoline

B/A, Fina, Texaco, Esso Imperial, Shell, Supertest.

Aviation ★

Trans-Canada Airway, British Overseas Airways, CNR, Canadian Pacific Airlines.

Automobiles de 1959

- Studebaker, Chevrolet, Buick, Oldsmobile, Cadillac, Corvette, Dodge, DeSoto, Chrysler, Plymouth, Pontiac, Mercury Lincoln, Thunderbird, Ford, Meteor, Edsel, Monarch, Rambler, Studebaker, Willys-Jeep.
 - Il y eut aussi les voitures importées telles que : Hillman, Porsche, Volkswagen, Austin, Consul, Morris, Vauxhall, Renault, Peugeot et Citroën.
 - Vous pouvez alors louer une nouvelle Chevrolet chez Tilden ou chez Hertz pour 5 \$ par jour.
 - Il y avait 10 335 automobiles neuves au Québec.
- Les plus populaires : Chevrolet, Pontiac, Dodge et Ford.
Les moins vendues : Lincoln, Thunderbird et Imperial.

En 1959, le Québec vit ses derniers moments de « grande noirceur ». C'est donc une époque fort intéressante tant au point de vue politique, social qu'économique. C'est aussi le summum de l'exagération stylisée dans le joyeux monde de l'automobile! Leur devise semble être « Excelsior! – Haut, toujours plus haut! »



Chevrolet Impala
(2 710 \$)

CHEVROLET

Chevrolet nous transporte directement dans la folie des années 60 avec ses modèles 1959. La politique de la GM est maintenant d'offrir chaque année des voitures radicalement différentes des précédentes. Alors que les modèles de 1958 étaient déjà nouveaux, on imagine les efforts et le travail que durent fournir les équipes du bureau d'études et du style pour préparer à temps les modèles 1959, sans oublier les sommes fabuleuses englouties dans la réalisation de ces projets. Les Chevrolet de cette année sont si différentes – et encore aujourd'hui – on était tout pour ou tout contre, sans avis intermédiaire. Jusqu'à présent, on avait proposé quelques innovations, certes, mais sans bousculer l'acheteur. On avait osé ici ou là un aileron plus ou moins élancé, une calandre plus ou moins chargée, mais jamais on n'avait tant révolutionné le style automobile. Par exemple, les phares sont placés si bas qu'il est possible de reconnaître un de ces modèles la nuit. Les ailes arrière de type « mouettes » se rejoignent au centre de la porte du coffre. Les lignes sont surbaissées, les surfaces vitrées importantes et le toit reposant sur de minces montants ajoutent à l'impression aérienne de l'ensemble. L'acheteur a le choix entre le moteur 6 cylindres et le puissant V8 Turbo-Thrust de 300 cv.

Il y a trois grandes séries : Biscayne, Bel Air et Impala. Le modèle le plus cher est le Nomad Wagon à 2 891 \$. Alors que le Biscayne sedan deux portes se vend 2 160 \$. La production totale de Chevrolet en 1959 est de 1 528 592 unités. Ce qui place Chevrolet en première place (ceci a toujours été contesté par son éternel rival Ford...).

Ford Galaxie Sunliner avec toit rétractable
(2 839 \$)



FORD

Lorsqu'on présenta la nouvelle Ford 1959, les journalistes des revues automobiles du monde entier proclamèrent que c'était la plus belle Ford jamais produite. Ils n'avaient sûrement pas tout à fait tort, car la Ford 1959 fut très appréciée du public acheteur. Une voiture très bien équilibrée et d'un style sobre et avant-gardiste tout à la fois, la nouvelle Ford attire tous les regards! Le nouveau moteur V8 (225 cv) de Ford fut également très populaire. On offre cinq séries : Custom 300, Fairlane, Fairlane-500, Galaxie et Station Wagon. La moins chère est la Custom sedan 2 portes (2 219 \$) et la plus luxueuse : la Galaxie Town Victoria (2 772 \$). Les Station Wagon sont évidemment plus chères, mais retenons ici le prix des modèles réguliers les plus populaires. Pour votre information, le Country Squire valait 3 076 \$.

La production totale de Ford en 1959 : 1 462 140 voitures. Ce qui lui donne presque la 1^{re} place!

DeSOTO

L'avant des nouvelles DeSoto est superbe et beaucoup plus beau que celui de l'année précédente. Les caisses sont inchangées, seul l'aspect extérieur des voitures est modifié. Les phares sont toujours protégés sous l'ourlet des capots. Deux larges entrées d'air sont partie intégrante du gros pare-chocs, une troisième est placée en dessous, moins visible. Ce dispositif recueille les faveurs du public. Somme toute, la DeSoto 1959 a pratiquement le même look que celles de 1958, mais elle a subi des modifications qui la rendent encore plus moderne.

On offre les modèles Firesweep, Firedome, Fireflite et Adventurer. Le moteur haut de gamme est un puissant V8 de 350 cv. (Adventurer). Le modèle le moins cher est le Firesweep sedan 4 portes à 2 904 \$. Le plus convoité est la série Adventurer décapotable à 4 749 \$. DeSoto est au 13^e rang avec une production de 42 423 voitures seulement. L'année suivante, après 32 ans de fabrication (1928-1960) et 2 024 629 clients satisfaits, l'usine DeSoto fermera ses portes pour raisons économiques et stoppera à jamais ses fabrications.

Cadillac Eldorado (7 401 \$)



CADILLAC

On peut vraiment affirmer sans se tromper qu'aucune marque automobile américaine ne concentre en cette fin des années 50 autant de folie, de génie et de beauté flamboyante que Cadillac! Les modèles sont entièrement nouveaux, leurs ailerons n'ont jamais été si hauts et si élancés. La nouvelle calandre a une grille encore plus fine aux pare-chocs discrets mettant en valeur l'interminable ligne de caisse.

La série 62 change de nom pour prendre celui de 6200, elle se divise en

Trois sous-séries qui ont toutes le même empattement et la même longueur. Le moteur V8 de 6 388 litres développe 325 cv. Il y a les sous-séries : 622, 6300 DeVille, 6400 Eldorado, 6900 Brougham, 60 Special Fleetwood, 6700 Fleetwood 75. Ce qui n'est pas sans créer une certaine confusion chez les acheteurs. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, le modèle le plus cher n'est pas le Biarritz décapotable (7 401 \$), mais bien le Brougham toit rigide à 13 075 \$, dont on n'a fabriqué que 99 unités. Ce qui en fait une voiture passablement rare de nos jours. En 1959, la firme Cadillac produit 138 527 voitures. Elle est au 10^e rang de la production américaine.

Chrysler-300 (5 749 \$)

CHRYSLER



Les nouvelles Chrysler sont présentées en octobre 1958. La calandre est naturellement modifiée, la grille s'évade hors de l'avant pour s'évaser sur les ailes jusqu'à la moulure du passage de roue. Les pare-chocs avant et arrière sont discrets, tout comme les ailerons. Les feux arrière sont logés dans un renforcement de la queue

des ailerons d'une façon encore jamais vue! Un nouveau moteur apparaît, il est dérivé du B-Block qui équipe les De Soto, Plymouth et Dodge. Le nom « Town and Country » désigne simplement les « Station Wagon » et non plus les berlines habillées de bois comme au début. On modernise le pare-brise panoramique en dôme de 1957. Le nouvel emblème de Chrysler est un lion d'or. C'est la dernière année que Chrysler fabrique des voitures ayant un châssis et une caisse séparée. Le modèle haut de gamme sportif est le fameux 300 E : luxe raffiné et confort incomparable. C'est aussi une voiture très puissante! Il y a quatre grandes séries en 1959 : Windsor, Saratoga, New-Yorker et 300 E.

Le moteur Chrysler est un des plus puissants en Amérique : 380 cv à 5 000 tr/min. Le modèle le moins cher est le sedan 4 portes Windsor à 3 204 \$. Alors que la très belle 300 E toit rigide coupé peut s'obtenir pour 5 749 \$. À noter que ce modèle ne fut produit qu'à 140 unités. La production totale de Chrysler en 1959 est de 69 411 voitures, ce qui la place au 12^e rang de l'industrie automobile.

Lincoln Continental Mark IV (7 056 \$)



LINCOLN

Les modèles 1959 sont identiques à ceux de 1958 à quelques détails près. On offre 3 modèles de grand luxe : la Capri, la Première et la Continental Mark IV. Le modèle de base est le Capri toit rigide coupé (5 347 \$) et le plus cher est évidemment le Continental Mark IV Executive Limousine à 10 230 \$. La production annuelle de Lincoln

se chiffre à 30 375 voitures. (14^e rang). Fait à noter : 99,6 % des Lincoln ont la radio et 40,8 % ont la climatisation; ce sont des options qui coûtent respectivement 144 20 \$ et 385 \$.

DeSoto Firedome (3 653 \$)



Imperial Crown (5 647 \$)



IMPERIAL

La calandre est plus moderne et les doubles phares sont mieux positionnés. On offre 3 types de toits différents dans les versions toit rigide. L'Imperial 1959 ressemble quand même beaucoup à celle de l'année précédente. Toutes les voitures Imperial sont équipées du volant et des freins assistés, d'une horloge, d'un lave-glace automatique et de plusieurs couches d'antirouille sur le châssis. Le moteur est un puissant V8 (350) accouplé à une transmission Torqueflite. La suspension est de facture Torsion-Aire renommée pour son confort et sa durabilité.

Au niveau des différents modèles, il y a le Custom, le Crown, le LeBaron et le Crown Imperial. La voiture la moins chère : Custom deux portes toit rigide (4 910 \$). La plus chère est la limousine Crown Imperial Ghia à 16 000 \$. Ce qui en fait sûrement l'auto la plus chère de 1959! On n'en fabriqua que 7 exemplaires... C'est une de ces fameuses limousines qui fut utilisée par la famille royale lors de son périple canadien en 1959.

Au niveau des autos de luxe en 1959, la Cadillac est la plus populaire. Il y a ensuite la Lincoln, suivie de l'Imperial. C'est cependant l'Imperial qui fut jugée comme étant la meilleure voiture de luxe en 1959.



Studebaker Silver Hawk (2 495 \$)

STUDEBAKER

Pour 1959, Studebaker présente une nouvelle ligne de voitures appelées Lark. Elles sont construites en 4 séries aussi bien en 6 cylindres qu'en V8. Par conséquent les modèles Président, Commander et Golden Hawk sont passées à la trappe. En revanche, les Silver Hawk continueront leur carrière jusqu'en 1961. Une option intéressante est offerte sur les Lark : le siège qui se transforme en couchette, comme sur les anciennes Nash. Il y avait également une usine Studebaker à Hamilton Ontario. On y fabriqua des Studebaker de 1910 jusqu'à la toute dernière en 1966! Il y a deux différents modèles chez Studebaker en 1959 : la Silver Hawk Six ou V8 et la Lark VIII. Ces deux modèles se divisent en plusieurs sous-séries. La production de Studebaker en 1959 atteint 153 823 unités. (10^e rang).



Buick Le Sabre (3 129 \$)

BUICK

De nouvelles désignations des modèles apparaissent en 1959, ainsi que de nouvelles caisses qui sont les plus révolutionnaires jamais offertes par la marque. L'aspect des Buick est radicalement différent : ailerons fins et relevés au-dessus des phares et la baguette de chrome fait littéralement le tour de l'auto. La lunette arrière des modèles fermés est si enveloppante qu'elle pourrait être confondue avec un pare-brise panoramique. Il y a 4 modèles : LeSabre série 4600, Invicta série 4600, Electra série 4700, Electra 225 série 4800. Le modèle le plus cher : L'Electra 225 à 4 300 \$. En 1959 : la firme Buick produit 232 579 unités. Elle est au 7^e rang de la production américaine.



THUNDERBIRD

On lui fait un léger maquillage en 1959. Les quatre chevrons latéraux sont remplacés par une flèche chromée. Les banquettes en cuir véritable sont également offertes en option. Deux choix de moteurs : 300 et 350 cv. Avec boîte automatique Cruise-O-Matic. Il y a deux types de carrosseries : le Tudor toit rigide 2 portes 4 places à 4 places à 3 696 \$ et la décapotable à 3 979 \$. On fabriquera 67 456 T-Bird en 1959.

Mercury Parklane (4 206 \$)



MERCURY

Mercury présente des voitures remaniées avec une grille de calandre faite d'alvéoles rectangulaires, très proche de celle des Ford de l'année. Le pare-brise est encore plus « panorisé ». Les glaces arrière sont plus longues et les berlines ont une lunette arrière panoramique.

Ce sont les derniers modèles Mercury inspirés des années 1957-58. Il y a la Monterey, la Montclair, le Parklane et le Country Cruiser Station Wagon. Le Monterey sedan deux portes vaut 2 832 \$ tandis que le Parklane décapotable s'obtient pour 4 206 \$. C'est ce même modèle qui est le plus recherché de nos jours. On en fabrique très peu, soit 1 257 unités. Le moteur V8 est de 280 cv à 4 400 tr/min. Production totale de Mercury en 1959 : 156 756 voitures. Ce qui lui accorde le 9^e rang.

année 59

MONARCH

Cousine canadienne de la Mercury, mais en mieux disaient certains automobilistes américains ! Absente en 1958 à cause de la présence de l'Edsel canadienne fabriquée à Oakville en Ontario, la Monarch réapparaît en 1959. Son nom officiel est alors la Monarch Mark II. C'est en fait la plus grosse Monarch jamais construite. Les modèles Lucerne et Richelieu avaient un empattement de 218 pouces tandis que le modèle Sceptre accusait 5 pouces de plus. La calandre, formée de sept rectangles chromés, est tout à fait différente des autres autos. Des petites couronnes en or sont fixées en haut des ailes avant.

Le prix des Monarch 1959 oscillait entre 3 531 \$ et 4 977 \$. Le moteur est un puissant V8 de 345 cv. Le modèle le plus accessible est le Lucerne 4 portes à 3 531 \$ tandis qu'en haut de gamme, on offre le Sceptre Cruiser 4 portes toit rigide à 4 977 \$. Aucune décapotable n'est offerte par Monarch en 1959. La production totale fut de 4 979 unités. Il n'en demeure pas moins que toutes les Monarch des années 1959-60 sont des oiseaux rares qui méritent votre considération. En fait, il subsiste très peu de voitures Monarch de cette époque, au Québec.



Mercury Monarch (4 206 \$)



Plymouth Sport Fury (3 125 \$)

PLYMOUTH

Le style Flight Sweep se maintient dans sa troisième année chez Plymouth. Les ailerons arrière n'ont plus le décrochement vu en 1958 : ils s'élancent très purement en hauteur.

Les feux arrière ovalisés sont maintenant localisés sur le panneau de bas de coffre. L'avant reçoit une grille de calandre anodisée. Nouvelles ailes avant dont le sommet est en V soulignant symboliquement les doubles phares.

Il y a encore plusieurs choix à faire au niveau des différents modèles offerts : Savoy, Suburban DeLuxe, Belvédère, Suburban Custom, Fury, Suburban Sport, Sport Fury. Toutes ces séries sont divisées en plusieurs sous-modèles, allant de l'humble Savoy sedan 2 portes (2 143 \$) au Sport Fury décapotable (3 125 \$) équipé du puissant V8 Golden Commando de 260 cv. Quelques 393 213 voitures sortent des usines Plymouth en 1959, ce qui lui accorde le 3^e rang des producteurs américains. À noter que les modèles Sport Fury n'étaient pas fabriqués au Canada en 1959.

OLDSMOBILE

Comme toutes les marques de General Motors, l'Oldsmobile 1959 est totalement nouvelle. Les lignes générales sont plus fines et abaissées. Les ailerons semblent posés sur l'arrière. Les doubles phares sont intégrés à la grille de calandre. Les différences sont vraiment importantes lorsqu'on compare les Oldsmobile 1958 et 1959.

On a le choix entre plusieurs modèles : Dynamic 88, Super 88 et Starfire 98. Pour 2 902 \$, vous achetez le Dynamic sedan 4 portes, tandis qu'avec 4 366 \$, vous aviez droit au Starfire 98 décapotable équipé d'un V8 de 300 cv. La production totale est de 366 305 unités. (6^e rang)



Oldsmobile 98 Starfire (4 366 \$)

5 FAITS MARQUANTS OU SURPRENANTS...



PAR CHARLES BERTRAND, SQHA

À PROPOS DE

L'IMAGERIE ALIMENTAIRE DANS L'AUTOMOBILE

UN PHÉNOMÈNE SURTOUT EUROPÉEN ?

Sous des angles extrêmement variés, et parfois relatifs ou élargis il faut dire, publicitaires et dessinateurs de carrosseries, à l'occasion, ont puisé leur inspiration, consciemment ou inconsciemment, dans le domaine de l'alimentation, que ce soit le produit de base ou sa transformation en denrée industrielle... Cela aura conduit à des design étonnants et des slogans peut-être ambigus ou mal compris... pour des véhicules voués à marquer, à leur façon singulière, une partie de l'histoire de l'automobile...



LE POT DE YAOURT

En 1957, l'on osait une mouture française de la célèbre Isetta de BMW (et sa fameuse portière frontale), sous l'appellation d'**ISETTA VELAM**. Cette microvoiture reçut rapidement le surnom de « pot de yaourt » en raison de sa ressemblance frappante avec des pots de yogourt très populaires à l'époque ! Et comme pour entretenir cette image, en 2021, un site l'aura qualifié de « pot de yaourt bavarois ».



FIAT X 1/23



Une vingtaine d'années plus tard, on vit pousser dans le potager automobile un étrange prototype au design fort semblable, soit la X 1/23. Voiture électrique de Fiat, son moteur fournissait 13,5 cv et les batteries permettaient de rouler une cinquantaine de kilomètres, sans avoir besoin d'être rechargées.



L'ŒUF ÉLECTRIQUE

Trente ans avant la X 1/23, la filiation alimentaire entre automobile et électricité avait été encore plus explicite, avec L'Oeuf. Fabriqué en aluminium et plexiglas et jamais entré en production de masse, ce véhicule (aussi appelé L'Oeuf électrique) fut imaginé par le français Paul Arzens. Il est exposé au Musée de l'automobile de Mulhouse depuis 1942 (il y serait toujours).





LA POIRE

Plus tard, la Renault 14, pourtant considérée comme l'un des modèles les plus mémorables de la marque, aura une carrière bien courte, de 1976 à 1983. Serait-ce une coïncidence quasi ésotérique, qu'on l'affubla de cette prétention, « une poire qui a la pêche », dans le cadre d'une étrange campagne de publicité où la poire sera utilisée de plusieurs façons ?



LE GROIN

Auparavant, soit dans les années 1950, Peugeot aura vu son imagerie reliée au domaine animal avec ses camionnettes Peugeot D3A, D4 et autres variantes, qui remportèrent aussi un bon succès, gagnant rapidement la réputation de pouvoir se transformer facilement en véhicules publicitaires. Leurs portières, comme le voulait une certaine tendance de l'époque, s'articulaient à la manière de portes-suicide, s'ouvrant dans le sens inverse à l'habitude. Toutefois, on les remarqua surtout par leur calandre, qu'on surnomma « le groin », terme désignant le museau du porc ou du sanglier, ce qui revenait sans doute à dire qu'on trouvait ce design franchement laid...



ÉPILOGUE

Bref, l'imagerie d'aliments naturels ou transformés ou de leurs origines aura conduit les véhicules qui en furent les bénéficiaires à connaître des sorts bien variés, vers le meilleur comme vers le pire.

De nos jours, cette lubie dans la représentation automobile semble avoir disparu, ce qui n'empêche pas ce domaine de continuer à faire sentir son influence.

Ainsi, en 2009, on utilisera même le chocolat! Des chercheurs de l'Université de Warwick, en Angleterre, ont en effet fabriqué une voiture de course de type formule 3 en fibres dérivées de plantes et dont le carburant, un biodiesel, se constitue d'un mélange d'huile végétale et de déchets d'usines de chocolat. On notera aussi : un volant en fibres de carottes et un siège en fibres de lin et mousse d'huile de soja. La voiture a été baptisée *WorldFirst*; d'autres la surnommeront volontiers « World-fest », comme dans festin.

Comme quoi le « festin » évoqué dans cet article aura tiré son inspiration dans un frigo et un garde-manger bien pourvus !

S'il vous vient à l'esprit d'autres véhicules anciens vous semblant relever de cette mouvance, n'hésitez pas à nous les faire connaître avec la raison de votre choix et, si possible, accompagnés d'une photo de bonne qualité au info@vaq.qc.ca. Il nous fera plaisir de publier vos découvertes dans le magazine!

LE CHOIX DES PROFESSIONNELS DE LA RESTAURATION

DISTRIBUTEUR AUTORISÉ

UNIPUS NETWORK
Restoration & Performance

INFOS@UNIPUSNETWORK.COM - 514 493-0303 - 450 638-9703

8500, boul. Henri-Bourassa
C.P. 34082, Québec
QC G1G 6P2

info@carvaq.org
www.carvaq.org

CLUB AUTOMOBILE RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES

'70



Propriétaire:
LOUIS CLOUTIER,
Laval, QC

Un yacht terrestre digne de son époque

LA LINCOLN CONTINENTAL MARK III 1970



Ces lignes sont écrites juste avant que l'Amérique ne se rende aux urnes, il est donc probablement intéressant de noter que lorsque les gens pensent à ces grosses Lincoln, les images mentales impliquent probablement de grosses limousines noires avec un blindage, des lumières clignotantes dans la calandre, des antennes jaillissant du couvercle du coffre et juste, peut-être, un sceau présidentiel rond sur les portes des passagers arrière. C'était également vrai dans le monde civil, où une Continental était majoritairement une berline à quatre portes. Comment ? La production totale de berlines Continental s'est élevée à 28 622 pour 1970, tandis que seulement 3 073 de ces énormes coupés Continental à deux portes sont sortis de la chaîne de montage de Wixom, dans le Michigan.

Avec tout le respect que je dois à la Continental Mark III, une Continental pleine grandeur à deux portes place le terme «voiture de luxe personnelle» dans une toute nouvelle catégorie. C'étaient d'énormes voitures, avec même les deux portes roulant sur des empattements de 127 pouces, ainsi que 224 pouces – pour vous diplômés du Mathnasium, c'est plus de 18½ pieds – d'une longueur totale béante. À près de 4 700 livres, le poids d'expédition était tout aussi lourd. Mais bon sang, il y avait assez de place à l'intérieur pour accueillir une équipe de baseball, ou du moins c'est ce qui semblait l'être ! De plus, la Continental 1970 était une voiture historiquement importante pour la Ford Motor Company. C'était la première année d'un restylage majeur qui a supplanté les anciennes Continental des années 1960 écrites par Elwood Engel, avec leurs portes arrière à ouverture frontale, un processus de rajeunissement qui a également vu les années 1970 gagner un pouce d'empattement pour faire bonne mesure.

Un seul moteur dans l'arsenal de Ford était à la hauteur de la tâche de mettre tout ce volume en mouvement : naturellement, c'était le 460 pc. OHV V-8, qui, en fait, était le seul moteur de Lincoln en 1970, quel que soit le modèle ou le style de carrosserie. Avec son taux de compression toujours à un robuste 10,5: 1, l'énorme 460 produisait 365 CV à 4 600 tr / min, bien qu'avec une consommation de carburant épouvantable - c'était avant que les fabricants ne soient réellement obligés d'évaluer de telles choses. Les lois sur la pollution, ont forcé une réduction de la compression à 8,5: 1 en 1972. Une transmission automatique Ford à trois vitesses C6 était standard, et Lincoln a proposé un essieu arrière à rapport élevé qui a remplacé la norme 2,75: 1 ou 2,80: 1 (selon sur l'année modèle) avec engrenage de transmission finale 3,00: 1, avec glissement limité Traction-Lock également disponible en option.

Bien que la Continental ait été entièrement restylée pour 1970, un coup d'œil décontracté sur son nouveau costume de tôlerie révèle de nombreux indices du look Engel précédent. La calandre dépassait toujours, malgré ses nouveaux phares cachés, et les ailes avant restaient fortement plissées et pointues. Ses feux arrière étaient intégrés au pare-chocs arrière. Surtout sur les deux portes, les ouvertures de porte ont été élargies. Deux dispositions de sièges étaient disponibles à l'intérieur, soit une banquette conventionnelle ou des sièges de salon Twin Comfort à l'avant, avec une variété de forfaits de réglage de la puissance à coût supplémentaire. L'équipement standard comprenait des jupes d'ailes, des rayures, des lampes de vanité et de lecture, de la moquette à poils coupés, des vitres électriques, une direction assistée, des freins à disque avant électriques et une garniture de tableau de bord en bois simulé, entre autres subtilités. Les options étaient largement limitées aux choix audio et de climatisation.



La caractéristique principale de cette cinquième génération de la Continental, c'est que, pour la première fois, pour rationaliser les coûts de production, elle n'était plus construite sur une plate-forme spécifique, mais sur celle sur laquelle était également assemblée les autres modèles haut de gamme du groupe Ford, la Ford LTD et la Mercury Marquis. La parenté entre celle-ci et la Continental était d'ailleurs assez forte, notamment du point de vue du style, ce qui eut pour effet de faire quelque peu passer la Mercury Marquis, aux yeux du public, pour une «Lincoln du pauvre». Ce qui était une première dans l'histoire de la marque Lincoln. Celles-ci perdirent d'ailleurs une part supplémentaire de leur spécificité deux ans plus tard, lorsque le V8 7,5 litres, jusqu'ici réservé aux Lincoln, équipa désormais également les Mercury Marquis ainsi que la version familiale de celle-ci, la Colony Park.

Malgré le restylage et la masse de la voiture, Lincoln a été durement battue par Cadillac sur le marché cette année-là à hauteur de près de six contre un. Dans le monde d'aujourd'hui, le marché se rend compte des chiffres de production limités de Lincoln, et les bons exemples commandent une prime par rapport à la Cadillac.



Ma belle histoire

LOUIS CLOUTIER

Mon père a toujours collectionné des autos anciennes et comme je suis mécanicien de profession, on peut dire que je suis tombé dans la potion magique à un âge assez précoce. J'ai eu la chance de posséder plusieurs modèles de toutes marques et années qui font partie de mes bons souvenirs.

Mon humble collection se compose présentement de trois véhicules : une Cadillac Brougham 1988, une Pontiac Grand Prix 1976 et cette Lincoln Continental 1970. Je les chéris toutes également, car ce sont de belles voitures qui contribuent à agrémenter ma vie tout en y maintenant cette flamme nostalgique qui nous anime tous.

Personnellement, j'ai toujours préféré acheter des automobiles dites de «première main» et de bas millage. Des voitures qui me rappellent celles que possédaient les membres de ma famille. La nostalgie et la sentimentalité me guident souvent dans mes choix. À ceux et celles qui pourraient se laisser tenter par une belle ancienne, je conseille d'y aller selon leurs capacités monétaires, tout en y ajoutant un coup de cœur, mais de façon prudente et réfléchie. N'oubliez surtout pas de bien

faire vérifier le châssis et les composantes mécaniques, d'un pare-chocs à l'autre ! L'authenticité est un aspect important, car une auto modifiée ne garde pas la même valeur qu'un modèle d'origine. Quant à la carrosserie et la sellerie, assurez-vous qu'elles sont en bon état afin de vous épargner des dépenses faramineuses.

Une bonne voiture qui ne nécessite qu'une petite restauration cosmétique sera toujours un meilleur investissement.

C'est là mon opinion. À vous de tirer les conclusions nécessaires qui vous permettront de profiter au maximum du plaisir de l'auto ancienne.

Je vous souhaite une merveilleuse saison 2023 !



LA LINCOLN CONTINENTAL MARK III 1970

CARACTÉRISTIQUES

Moteur	V8 460 pouces cubes à soupapes en tête
Puissance	365 chevaux à 4 600 tr/min
Taux de compression	10,5:1
Transmission	automatique 3 vitesses
Essieu arrière	Ford 9,5 pouces
Empattement	127 pouces
Largeur totale	79,6 pouces
Hauteur totale	55,7 pouces
Poids	4 669 livres
Production totale	3 073 unités
Prix à l'achat en 1970	5 976 \$
Équivalent en 2022	40 000 \$



Ma voiture de rêve FORD GALAXIE 500 XL 1966

L'automobile qui symbolise parfaitement mon rêve de collectionneur sera toujours la Ford Galaxie 500 XL 428 décapotable de 1966. Elle représente un des plus beaux spécimens des années soixante, et ce, autant par sa puissance que par sa beauté esthétique.



AMC TIENT TÊTE ! AMERICAN MOTORS EN 1981



AMC EAGLE 1981



AMC CONCORD 1981



AMC SPIRIT 1981

En 1981, la gamme proposée par American Motors est très similaire à celle de l'année précédente : la firme n'a pas beaucoup de moyens, et l'économie vient d'essayer son deuxième choc pétrolier. Toutefois, AMC n'a pas eu besoin de faire subir à sa gamme une cure d'amaigrissement, comme Cadillac ou Chrysler dont les modèles haut de gamme perdront des centaines de kilogrammes. La gamme 1981 est composée de trois modèles principaux : la petite Spirit, la Concord et sa variante *crossover* d'avant l'heure, l'Eagle. La Spirit, disponible en deux portes uniquement est proposée en deux motorisations (4 ou 6 cylindres en ligne), deux finitions (normale et DL), et deux carrosseries (toutes avec hayon : berline deux portes et coupé *liftback*). La version *liftback* est celle qui se vend le plus, avec 42 252 exemplaires, contre à peine 2 367 pour l'autre. Les prix vont de 5 090 \$ à 5 725 \$.

AMC CONCORD 1981

La Concord de son côté est disponible en une multitude de versions, finitions et de moteurs : berlines deux et quatre portes, familiale, versions de base, DL ou Limited, ainsi que des moteurs de 4 ou 6 cylindres en ligne (soit en tout 18 modèles). D'un empattement plus long que la Spirit (108 pouces contre 96), c'est la berline familiale par excellence, mais pas trop chère. Les prix vont de 5 819 \$ pour la berline deux portes en 4 cylindres de base à 7 126 \$ pour la familiale Limited 6 cylindres.

AMC EAGLE 1981

Le haut de gamme, du moins par le prix et la plus grande technicité des véhicules, est alors l'Eagle, décliné en deux gammes : Eagle 30 et Eagle 50. Bien qu'à part, ces modèles ne sont en fait que les versions 4x4 des Concord et Spirit. L'Eagle 50 SX/4 n'est en fait que la Spirit *liftback* en quatre roues motrices, alors que l'Eagle 50 Kammback en est la version de la Spirit berline deux portes. On retrouve le même schéma avec la Concord, qui devient Eagle 30, en berlines deux et quatre portes, et familiale. Les finitions sont exactement les mêmes (sauf l'Eagle 30 qui n'est pas disponible en DL), ainsi que le choix des motorisations. Le mot « choix » est d'ailleurs un bien grand mot, puisqu'il n'y a que le 4 cylindres de 82 chevaux (151 pc, 2,474 cm³), et le 6 cylindres en ligne de 110 chevaux (258 pc 4,228 cm³, fabriqué par Pontiac). En fait, l'Eagle 50 se vend mieux (les prix vont de 5 995 \$ à 7 255 \$), avec 17 340 unités pour la SX/4 et 5 603 pour la Kammback (on retrouve le même phénomène de disproportion des ventes que sur les versions deux roues motrices). Les Eagle 30, les plus chères de toutes, se vendent à 14 486 exemplaires toutes versions confondues, la familiale représentant les trois quarts des ventes. Avec la finition DL, les « non Eagle » viennent avec le 4 cylindres, la boîte manuelle à 4 rapports, les freins non assistés, mais à disque à l'avant, le rétroviseur extérieur gauche, le toit vinyle sur la berline Concord, et quelques autres équipements comme la moquette (!), les sièges avant séparés, ou l'allume-cigare. La finition Limited ajoute la climatisation, l'assistance pour la direction et les freins, les glaces teintées ou encore

le rétroviseur extérieur côté droit et la radio. Sur l'Eagle, la différenciation est similaire, avec quelques légères différences, comme les freins assistés qui sont de série dès la finition DL. Enfin, selon brochure d'exportation seules les versions en 6 cylindres étaient disponibles en dehors du marché nord-américain. La liste des options est quant à elle assez longue, avec de multiples choix de radios ou d'assistances.



AMC, UN BON CHOIX

En termes de concurrence, AMC se situe dans la gamme de prix de Dodge. Une Dodge Omni dispose d'un empattement de 99 pouces, avec des prix allant de 5 299 \$ à 5 690 \$. La Concord se situe entre la Dodge Aries et la Dodge Diplomat (Aries par le prix, Diplomat par l'empattement). En version 4x4, c'est-à-dire l'Eagle, il n'y a tout simplement pas de concurrente sur le marché. Dodge offre toutefois un V8 en option, mais le 6 cylindres AMC est plus « coupleux », plus gros et plus puissant que celui de Dodge.

Somme toute, 1981 fut quand même une assez bonne année pour American Motors, car elle a su maintenir deux éléments essentiels à sa réputation : des voitures de qualité à prix très abordables. Il subsiste peu de produits AMC au Québec, mais on y retrouve plusieurs passionnés de la marque qui ne changeraient pas leur Eagle, Concord ou Spirit pour une voiture plus conventionnelle. Pour eux, AMC a toujours su tenir tête aux « trois grands » et ce pour le plus grand bonheur de ceux et celles qui apprécient les véhicules hors du commun.



NOUVELLE

ANCIENNE

ASÜNA SUNFIRE 1993



Le point de vue de
JEAN-YVES GAUTHIER

La première fois que j'ai aperçu une Asuna Sunfire, d'un bleu magnifique garée sur une rue du centre-ville de Montréal, je me suis dit « wow, quelle belle petite voiture de sport », alors que je ne savais absolument rien à propos de ses origines. J'avais bien remarqué une publicité d'un important concessionnaire Pontiac Buick GMC dans les journaux annonçant la marque Asuna, mais j'avoue que mes connaissances s'arrêtaient là. Mis à part sa peinture des plus reluisantes, ses jolies jantes en alliage et ses phares semi-dissimulés, une chose a vraiment attiré mon attention sur l'aile avant de la voiture, soit un emblème vert foncé sur lequel il était écrit *Handling by LOTUS*. Intriguant dites-vous ? Était-ce une voiture japonaise ou bien coréenne, avec un nom susceptible d'être d'origine germanique (ü) et une ingénierie provenant d'une célèbre firme anglaise pour brouiller les cartes davantage ? Bien évidemment, en 1993, pas question de sortir son cellulaire flip pour « Googler » #Asuna #Sunfire #Lotus, alors l'interrogation est demeurée pendant quelque temps avant que je ne découvre la vraie nature de la bête.

Exclusive au marché canadien, cette belle sportive est venue répondre à une demande des concessionnaires Pontiac-Buick qui réclamaient une voiture équivalente à la Geo Storm (Isuzu Gemini) ayant attiré une clientèle relativement importante dans les salles de montre de la

UNE ÉTOILE FILANTE CHEZ GENERAL MOTORS !

division Chevrolet-Oldsmobile l'année précédente. Fabriquées à Fujisawa au Japon par Isuzu, propriété à 50 % de GM, les deux voitures sont quasi identiques, sauf pour quelques éléments de carrosserie et choix de mécaniques.

Difficile en quelques lignes de vous broser un portrait rapide de la division Asuna venue succéder à la division Passport au Canada en 1993, puisqu'on y retrouvait aussi des modèles fabriqués par Daewoo en Corée du Sud (GT/SE – LeMans) et par Suzuki au Japon (Sunrunner), sauf vous dire que GM prenait vraiment tous les moyens possibles pour combler l'ensemble des segments dans son offre de véhicules. Peut-être reviendrons-nous sur l'un ou l'autre de ces modèles dans une prochaine chronique Nouvelle ancienne.

Élaborée sur la plateforme mondiale R-body de General Motors, la Sunfire, une Isuzu Impulse de deuxième génération déjà commercialisée chez nos voisins du Sud depuis 1990, proposait dorénavant une architecture à traction avant, une tendance déjà amorcée dans les années 80 par plusieurs coupés sportifs. On disait en 1993 que la Asuna Sunfire, avec son moteur de 1,8 litre DATC de 140 chevaux empruntés à la Geo Storm Gsi était performante, amusante à conduire, d'un silence de roulement étonnant et d'un niveau de confort excellent grâce à sa suspension signée Lotus (un élément

important abordé par mon collègue Miguel Roy plus loin dans cette chronique).

Les acheteurs de ce genre de voiture ne recherchaient certainement pas un grand volume de chargement ou d'habitabilité à bord de la Asuna Sunfire, mais plutôt une expérience de conduite à caractère plus sportif, propre au segment des coupés 2+2 abordables. Au même titre qu'au volant de ses contemporaines comme les Toyota Paseo, Nissan NX1600, Saturn SC et Hyundai Scoupe de ce monde.

Les coupés Isuzu, qu'il s'agisse de la Geo Storm ou l'Asuna Sunfire, auront eu une carrière tout de même assez courte au Canada sous leur nom d'emprunt et les exemplaires en bon état sont tout aussi rares que sous leur nom d'origine, tous marchés confondus. Après l'abandon de la marque Asuna à la fin de l'année 1993, les stratèges en marketing de GM ont cru opportun de conserver le nom Sunfire pour l'apposer sur la version Pontiac de la troisième génération de la Chevrolet Cavalier construite sur la populaire plateforme J, mais il s'agit ici d'une tout autre histoire, continuez de nous suivre !





Le point de vue de
MIGUEL ROY

Mais que signifiait donc exactement ce petit écusson sur les ailes avant de la Asūna Sunfire, qui affichait *Handling by LOTUS*? Premièrement, en traduction libre, on pourrait dire « maniabilité par LOTUS ». Deuxièmement, laissez-moi vous parler un peu de Lotus. Il s'agit d'un constructeur de voitures de sport britannique fondé en 1952 par Anthony Colin Bruce Chapman (d'où les lettres ACBC sur l'écusson de la compagnie). Chapman était un ingénieur au sein de la Royal Air Force avant de fonder sa propre société. En 1957, il crée la célèbre écurie de Formule 1 Team Lotus. Sa philosophie de développement pour les voitures était « Light is right », ou en français « ce qui est léger est bien ». Autrement dit, si la voiture est légère, elle sera maniable et performante. Cette

HANDLING BY LOTUS

philosophie a été appliquée à toutes les voitures de la marque au fil de son histoire. La firme Lotus Cars a été rachetée par General Motors en 1986, puis revendue à un groupe d'investisseurs en 1993. Notez que l'écurie de Formule 1, elle, est restée autonome jusqu'à sa disparition en 1994.

Maintenant, voyons ce que signifie la maniabilité (handling) selon Lotus : une voiture parfaitement maniable offre au conducteur une expérience de conduite stable et équilibrée tout en étant agile et dynamique, avec la possibilité de changer de direction et de vitesse de manière prévisible et selon les besoins. Cela signifie que le conducteur sait exactement comment la voiture réagira à une action particulière sur la direction, l'accélérateur ou les freins.

Si on revient à notre Asūna Sunfire (Isuzu Impulse aux États-Unis), celle-ci a tout d'abord été développée par Isuzu, mais sous la direction de GM. Les ingénieurs japonais d'Isuzu ont effectué un travail remarquable en utilisant des jambes de force de type MacPherson à l'avant comme à l'arrière. Ils ont aussi élaboré un ingénieux système de direction passive des roues arrière appelée Nishibori. Ce système de bras de suspension modifie l'alignement des roues arrière en fonction de la charge.

Ceci a pour effet d'améliorer le transfert de poids et la stabilité dans les virages.

Isuzu a ensuite conclu une entente avec Lotus ; ils leur fourniraient donc des moteurs 1,6 litre, ainsi que des transmissions pour leur modèle Elan M100 (non vendu au Canada), en échange d'une révision de la suspension de l'Impulse (Asūna Sunfire). C'est ainsi que Lotus révisa de fond en comble la suspension et la direction de notre sportive vedette du mois. Le chef du développement de chez Isuzu, Damon Delorenzis, était fier de déclarer : « Nous avons réglé la géométrie de la suspension selon les spécifications recommandées par Lotus, modifié l'amortissement des chocs pour un réglage plus ferme, opté pour différentes tailles de barres stabilisatrices, de ressorts plus rigides et déplacé les emplacements des bras oscillants ».

Toute cette ingénierie faisait de la Asūna Sunfire une voiture fort agréable à piloter, plutôt confortable et très agile sur la route. Son moteur 1,8 litre de 140 chevaux, ses sièges enveloppants et son tableau de bord bien garni en jauges et instruments venaient compléter le portrait de cette petite merveille. Maintenant, je vous mets au défi d'en trouver un bel exemplaire au Québec !



PETITES ANNONCES

Notez que nous ne sommes pas responsables quant au contenu des annonces publiées dans cette rubrique. En raison des délais de rédaction et d'impression du magazine mensuel, nous vous prions de bien vouloir nous aviser si le véhicule et/ou pièce a été vendu(e) par le biais d'une annonce vendue dans d'autres médias, aussitôt que possible.



**VOTRE ANNONCE PARAÎTRA DANS LA REVUE DE
JUILLET SI VOUS L'ENVOYEZ AVANT LE 20 MAI - AOÛT, SI VOUS L'ENVOYEZ AVANT LE 20 JUIN**

CETTE RUBRIQUE EST MISE À LA DISPOSITION DES ABONNÉS ET RÉSERVÉE AUX PARTICULIERS.

Seules les annonces concernant les véhicules d'origine de 25 ans et plus seront publiées, ainsi que les articles reliés aux voitures anciennes.

Le texte doit comporter un maximum de 30 mots. Joignez-y une belle photo, puis envoyez-les par la poste: **329 rue de Rouville, Beloeil, Qc, J3G 1X1**; ou par courriel **info@vaq.qc.ca**; ou via notre site web **www.vaq.qc.ca**.

Votre annonce sera publiée dans notre magazine et sur notre site web.

**GRATUIT POUR LES MEMBRES
50\$/3 mois pour les non-membres.**



**LA CADILLAC DE L'ASSURANCE DES
VOITURES ANCIENNES
DEPUIS 2008.**

Pour voitures d'origine, avec évaluation de moins de 5 ans. L'Assurance des Belles d'Autrefois offre, depuis 2008, une couverture exceptionnelle à un prix compétitif (ex.: valeur de 7 000 \$, prime annuelle de 95 \$*). En plus, adhérez à une police habitation ou automobile régulière et profitez d'un **rabais de 25 %**.
Tél. : 1 888 277-3537

ÉVALUATION DE VOITURES ANCIENNES

Plus de 25 ans d'expérience! Le moins cher et le plus rapide! 75 \$ à mon bureau et 95 \$ à votre résidence. Tarif un peu plus élevé en zone éloignée.*

Gilbert Bureau :
514 745-6278 ou 514 824-6278;
gbureau@videotron.ca

*Certaines conditions s'appliquent.

CI-DESSOUS, EN JAUNE LES ANNONCES DE NOS MEMBRES



**AUSTIN ASCOTT SALOON LIGHT
12/4-1934.** 19 800 \$ Très bon état. Restaurée en 2012 en Angleterre par un spécialiste de cette marque. Nouveau moteur, tout le filage électrique neuf, tous les caoutchoucs remplacés (marche pieds, fenêtres, pare-brise, plateforme arrière, etc.) les quatre roues et pneus neufs, le tissu du toit ouvrant refait. Les fauteuils en cuir d'origine. Les freins refaits. D'autres éléments ont été restaurés également. C'est une 4 cyl 1,4 cc, environ 1030 kg. 418 800-0628 ou **jc.mathieu56@gmail.com** (07-23)



**AUSTIN HEALEY 3000 MK II BJ8
1967.** 49 900 \$. Édition Special Golden Healey produite à 563 exemplaires. Plusieurs améliorations apportées : arbre de direction télescopique 6000\$, radiateur supplémentaire de refroidissement. Freins neufs 4 pneus neufs montés sur jantes chromées, nouveau pot d'échappement. Volant en bois, volant d'origine disponible. Axes de fusées neufs. Prévoir peinture. Part toutes distances ; **jc.mathieu56@gmail.com** tele 418-800-0628 (07-23)



**BUICK EIGHT SPÉCIAL DELUXE
1951.** 61 720 milles. Transmission automatique Dynaflo. Réparations mineures à effectuer. Batterie neuve. Prix demandé 18 500 \$. Saint-Constant 438 881-4533 (07-23)



BUICK SPÉCIAL 1940. L'intérieur est original et en très bonne condition. À qui la chance? 17 000 \$ négociable. J-C Boutin (Québec) : 418-655-5455. (07-23)



BUICK ROAD MASTER 1946 avec un 8 cylindre en ligne, projet à terminer. Le moteur a été refait à neuf, la carrosserie a également été refaite. Il ne reste qu'à assembler quelques pièces. Il ne manque aucune pièce, beaucoup de pièces en double. L'intérieur est d'origine. Marc : **marcforcier@hotmail.ca** - 450 513-1583 (04-23)



CADILLAC ELDORADO 1971
décapotable, 40 600 milles, très bon état. 581 246-5931 (07-23)



CADILLAC FLEETWOOD 1952.
50^e ANNIVERSAIRE. En condition « Concours », entièrement restauré, d'origine dans les moindres détails Moteur V8 331. Vitres électriques hydrauliques, 4 portes. Prix demandé 83 000\$. Doris : 450 561-6631 (04-23)



CADILLAC SERIES 6267 1940
(décapotable coupé) Très rare : seulement 200 produites, 2 400 milles depuis sa restauration complète. Demande 135 000 US\$ Denis Lacroix : 514 209-2540 (06-23)

**CHEVROLET CAMARO RACING SÉRIE 1997.**

Très rare, seulement 8154 R.S produites à Boisbriand, 159 500 Km, « match number », toutes les options incluses soit : T top, aileron, bas de caisse, radio trd 200 watts, Gros V6, 3.8 L, 232 pc, fait 200, cv à injection, carrosserie 80% composite. Investi plus de 6000 \$ chez le concessionnaire GM. Valeur: en 2022 16 300 \$, en 2023 18 700\$ (Hgerty) + 2400 en 1 an! Neuve valait 27 900 \$. Prix 17 900 \$. Sylvain : 514 217-2168 (06-23)



CHEVROLET CHEVY VAN 1979 en bon état. Bas kilométrage. Équipée pour camping. 819-239-5818



CHRYSLER WINDSOR DÉCAPOTABLE 1966 en bon état. 19 500 \$. 581 982-3967 (G10)



CHRYSLER WINDSOR 1966 Automatique au plancher, sièges baquets, moteur 383 2 barils. Prix 17 500 \$ Marc Gagnon 418 590-0694 (06-23)



CHRYSLER WINDSOR CANADIEN 1956. 55 000 \$. André : 450 638-5740 (07-23)



DESOTO FYREFLYTE 1959, 2 p. HT, moteur 383 refait, plaqué 2023, « barn find », freins, volant, vitres, sièges assistés, chrome + intérieur. à reviser 16 500 \$ négo. Jacques Louisseville: 819-228-1666 ou 819-692-0267 (06-03)



DESOTO 1956 original. Mécanique A-1. Freins refaits à neuf, pneus neufs et amortisseurs arrière à air avec compresseur. Prix 16 000 \$. Marcel Nosaco 819 660-1229 (06-23)



DODGE CHARGER 1967. Restauration professionnelle (brochette), servo-freins et direction, vitres électriques, 383, auto, carbu Holley 4 barils, moteur, transmission, différentiel refaits, carrosserie, peinture, chrome et intérieur neufs ! Muscle car qui prend de la valeur. 75 000 \$. Gabriel : 829-692-9904 (07-23)



EDSEL RANGER 1960 Sedan 2 portes. MODÈLE RARE, en parfaite condition. 186 000 km. Automatique, V8, 292 pouces³. Mécanique A1. Original : « match number ». Aucune rouille. Acheteur sérieux. Aucun échange svp. 28 000 \$ négociable. André Ferland : 450 836-2545 (07-23)



FARGO 1954 ambulance militaire avec enregistrement 2500 \$. André: 819 274-2899 (06-23)



FORD 1953 refait à neuf intérieur et extérieur. 27 000 milles. Prix 10 000 \$. Gilles Leclerc 819 278-5181 (07-23)



FORD FAIRLANE 500 SKYLINER 1958 en très bon état. Mario Dumais : 418 736-5763 (06-23)



FORD FAIRLANE GALAXIE 500 1959 automatique 98 200 milles. Toute d'origine. moteur V8. Prix 36 000 \$. Viateur Caron : 819 696-0843 (06-23)



FORD FALCON 1961 Automatique, 6 en ligne 170 pc. Prix 13 500 \$ Marc Gagnon 418 590-0694 (06-23)



FORD GALAXIE 500 XL DÉCAPOTABLE 1965. Rare! Moteur 390pc refait par professionnel avec pièces de très haute qualité et avec quelques ajouts de performance. Transmission révisée, radiateur aluminium neuf, système de freins refait, intérieur original avec siège baquet et transmission automatique au plancher avec console. Ancienne restauration de la carrosserie. Pneus neufs d'une valeur de plus de 3000 \$. Recherche échange contre Ford/Mercury 49-50 2 portes, Corvette C5 manuelle, Trans Am WS6 ou autres muscle cars de toute année. Peut aussi considérer les offres sérieuses. 129 000 km. 27 500 \$. Sylvio 418-226-7484 (06-03)