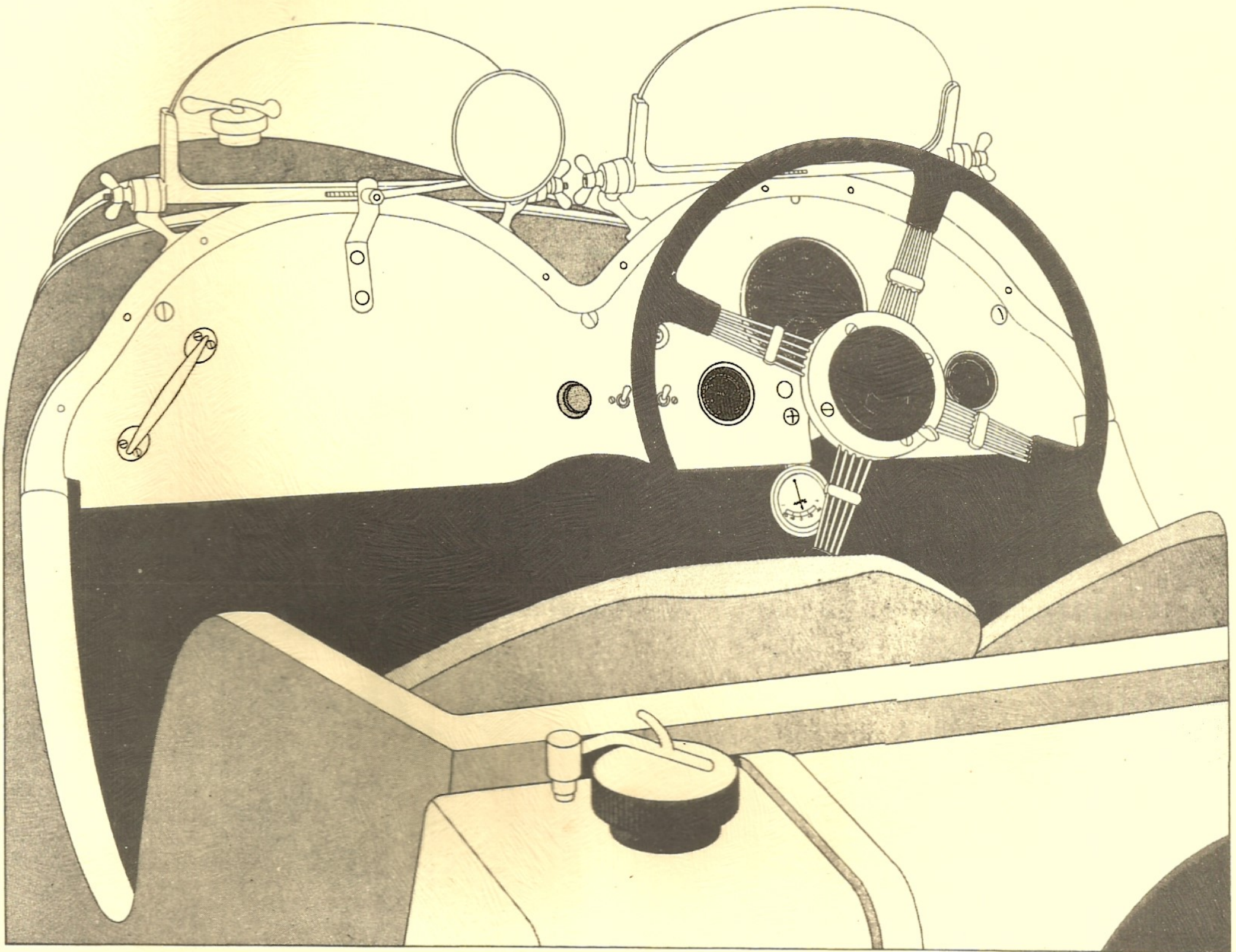




Autosiate

VOL. 9
No 1

MARS MARCH 1982





ENTHOUSIASTES DES VOITURES
EUROPÉENNES D'AUTREFOIS
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

Conseil d'administration
Board of directors

Président : President :	Pierre A. Ouimet	694-1135	rés.
V. président: V. president:	Gilles Desroches	737-9392 272-5733	rés. bur.
Secrétaire : Secretary :	William E. Smith	461-2545 647-7430	rés. bur.
Trésorier : Treasurer :	Marc Bourgeois	733-2447 281-1766	rés. bur.
Activités : Activities :	Colin Tisshaw	695-9689 482-6000, x 278	rés. bur.
Admissions : Membership :	Robert Deslauriers	487-9697 482-6000	rés. bur.
Compétition : Competition :	William E. Smith		
Publication : Publication :	Gilles Desroches Pierre A. Ouimet		

Tarifs des annonceurs

1 espace publicitaire
au mois: 20,00 \$
à l'année (minimum 4 parutions): 60,00 \$



VOL. 9
No 1

Autosiaaste

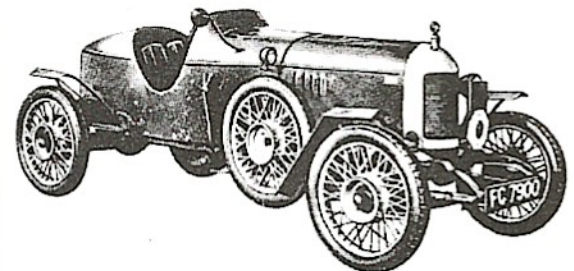
MARS-MARCH 1982

Sommaire — Contents

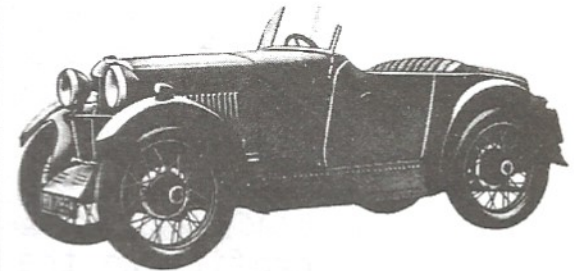
A Promising Season	p. 2
1983: une saison pleine de promesses	p. 3
Report on A.G.M.	p. 4
Membership chairman report	p. 6
Rapport du trésorier	p. 7
Competition chairman report	p. 8
Report on Activities 1982	p. 10
Cinquante fois 24 heures	p. 12
MG K-3 Magnette	p. 14
A la découverte de l'histoire	p. 18
De nos archives	p. 19
Concours d'élégance 1982	p. 20
Une touche de qualité	p. 22
Publi-reportage Sisto	p. 23
Vale	p. 24
Spécial adresses	p. 25
Rétromobile	p. 26
Historically speaking	p. 29
Petites annonces	p. 30
Publicité d'époque	p. 31

Aux connaisseurs: Si vous avez reconnu la marque, le type et l'année de la voiture en page couverture, faites parvenir votre réponse à l'Autosiaaste à l'adresse postale du Club. Un prix sera décerné au gagnant.

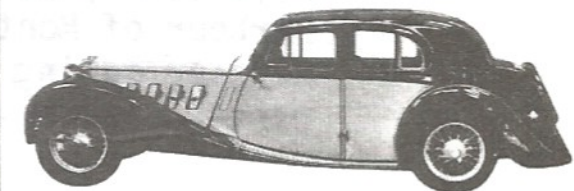
La galerie des ancêtres de la MG



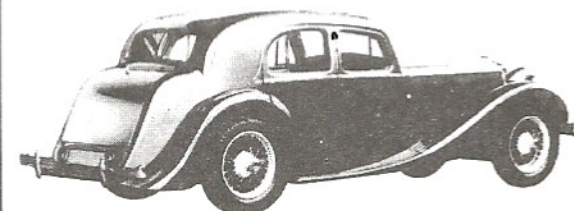
Old number one de l'année 1925



Midget Type M 1928-32



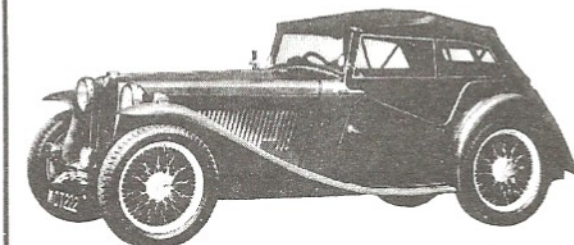
MG SA / 2 litres 1937



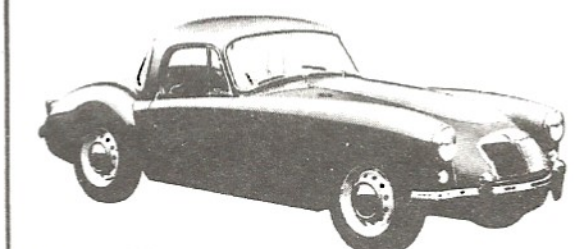
MG 2,6 litres 1938



MG WA 1939



MG TC Midget 1945-1949



MG A 1956

1983: A PROMISING SEASON

Pierre-André Ouimet, president

As a new season is about to begin, it is interesting to review the happenings of the last few months and project what will be during this coming year.

This last winter has been an active one in the vintage car world in Montreal. The creation of a new federation, the Quebec Federation of Antique Vehicules (Fédération québécoise des véhicules anciens) is probably the most important one. This federation, which regroups all car clubs, will be there to promote and protect our hobby but even more to represent us at the government level to make sure our rights are preserved. The federation will also organize events where all clubs will be invited, some of which will even bring profits to the respective clubs. The most important event will surely be the giant car show that will take place in the harbour of Montreal, just down the hill from Place Jacques Cartier during Confederation weekend. This site, which is partly abandoned will more than likely become the first permanent car museum of Montreal. All this organization is due to Mr. Jacques Arcouette, a member of both the V.A.C.M. and the V.A.Q., but your support is mandatory if success is the goal we want to attain. The federation will be active much earlier than that although as they organize a giant trial run: "La tournée des bourgeons" on April 17th to which all old car owners are invited.

As president of both the V.E.A.E. and the F.Q.V.A., I personally invite you to join us for that event and all the other exciting ones which club will organize or participate in during the coming season.

Wishing you a car..rying season,

1983: UNE SAISON PLEINE DE PROMESSES

Pierre-André Ouimet, président

A l'aube d'une nouvelle saison, il est toujours bon à la fois de revoir ce qui s'est passé durant la morte saison et aussi de présager ce que l'année nouvelle nous réserve.

L'hiver 1982 a été fertile en rebondissements. La formation d'une nouvelle fédération automobile, la Fédération québécoise des véhicules anciens (F.Q.V.A.) qui chapeautera tous les clubs du Québec en est sûrement le point saillant. La fédération aura pour but de promouvoir notre passe-temps et surtout de nous représenter auprès des organismes gouvernementaux et autres afin de faire valoir nos droits. En outre, la fédération organisera quelques activités communes, dont certaines devraient rapporter des bénéfices financiers aux clubs impliqués. La plus importante sera sans doute l'exposition géante qui est prévue pour la fin de semaine de la Confédération, exposition qui se tiendra dans le port de Montréal, au pied de la place Jacques-Cartier. Ce site, sous des hangars désaffectés, deviendra sans doute d'ailleurs le premier musée permanent de Montréal. Toute cette organisation est sous la gouverne de M. Jacques Arcouette, membre du V.A.C.M. et du V.A.Q., mais il doit avoir notre participation à tous pour mener sa tâche à bien. La tournée des bourgeons du 17 avril prochain sera le premier geste concret de la fédération. A titre de président du E.V.E.A. et de la F.Q.V.A., je vous invite et vous incite à une participation assidue toute l'année durant et quoi de mieux pour commencer la saison en beauté que de venir voir s'ouvrir les bourgeons.

Bonne saison automobile et à bientôt.



PNEU ASTRO

Alignement pour **toutes** voitures (apportez vos spécifications)

Alignment for **all** cars (simply bring your specifications)

Freins/suspensions, brakes and suspension work.

Attention: Special prices on tires to V.E.A.E. members

Prix spéciaux sur les pneus pour les membres du E.V.E.A.

Demandez Claude Giroux.

Pneus Astro (Québec) Ltée

230 Michel Jasmin

Dorval, Québec

514-636-9000

Report of the annual general meeting of the E.V.E.A./V.E.A.E. held
at the Montreal Badminton and Squash Club, Friday February 25, 1983

All of the directors were present with the exception of Peter Bigney who unfortunately was unable to attend due to business requirements in Toronto.

The meeting was called to order by Pierre Ouimet who gave the membership report in lieu of Peter Bigney. In 1982 there was a total of 82 active members which represents a 9% increase over the target membership number. A large part of this increase was due to the efforts Peter Bigney, Membership Director, and Gilles Desroches, as well as the club's silent partners, Terry, Peter Bigney's Secretary. The club dues are to stay the same for 1983 at 25,00 \$.

Gilles Desroches, Club Treasurer, presented the Club's financial position.

1800,00 \$	Bank Balance
2000,00	Term Deposit
<u>3800,00 \$</u>	Total Balance

The excellent financial position is due to the savings realized in the publishing of the Autosiaste as well as increased club participation in club events. Acceptance of the budget was proposed by Marc Bourgeois and seconded by Leo Nobert.

Activities were presented by Bob Neapole, Activities Director. There was a total of 10 club events this year, 7 on wheels 3 social events. The overall turn-out for events was excellent with possibly one exception the Gymkana and this was due to bad weather. It is hoped that next year events will be attended with the same enthusiasm.

The Club Secretary, Bill Smith, presented the annual activity trophy to Jean Nocera this year's winner, second place was Gilles Desroches. Special not should be given to two Club Directors, Gilles Desroches and Pierre Ouimet for their participation in most of the club's events.

Pierre Ouimet asked the general assembly to propose acceptance of all the activities this past year. This was proposed by Marc Bourgeois and seconded by Jean Nocera. Another proposal was to accept David Laidley, as club auditor. Proposed by Robert Deslauriers, seconded by Bob Kerry.

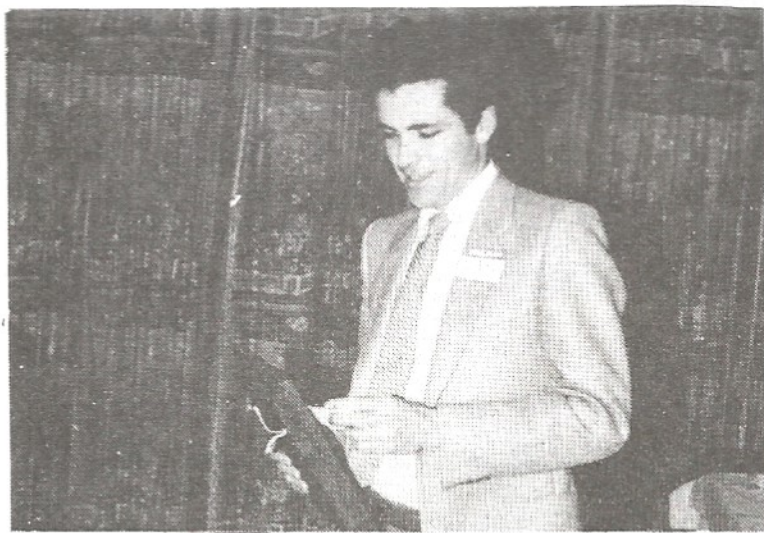
Marc Bourgeois was next to address the assembly. Marc explained what was involved in the incorporation of the Club. It was explained that by incorporating the club we are limiting the liability of the club directors and members. The club is incorporated as a non-profit organization with a fiscal year from January 1st to December 31st each year.

Pierre Ouimet presented the names of Marc Bourgeois, Robert Deslauriers, Gilles Desroches and Pierre Ouimet as nominees for Club directors. A motion of acceptance was presented by Jean Nocera and seconded by Ralph Hemmi. A special note of thanks should be given to the two retiring directors, Peter Bigney and Bob Neapole for their contributions over the last two year.

The motion for adjournment was presented by Tom Merson, seconded by Mike Dohrendorf.



Le grand gagnant, Jean Nocera, félicité par notre président Pierre-A. Ouimet.



Bill Smith, dir. des compétitions, annonce le champion: Jean Nocera.



Le champion est harrangué par le challenger Gilles Desroches.



Une assemblée générale sous le signe de la sobriété.



Les rapports des directeurs n'ont pas réussi à les endormir.



Bob Neapole et son successeur Colin Tisshaw.



Louise, notre Mona Lisa, entre une Morgan et une MG.

MEMBERSHIP CHAIRMAN REPORT

by Peter W. Bigney

1982 Annual general meeting

Here is the progression of our membership over the last few years.

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>GAIN</u>
Renewals	49	44	47	54	vs target of 75 + 9%
New	<u>6</u>	<u>13</u>	<u>19</u>	<u>28</u>	vs 1981 results + 24%
Total	55	57	66	82	

Credit to: Pierre-André Ouimet
Gilles Desroches
Terri Sorella (secretary)

Good news, 1983 dues remain at 25 \$ prior to May 1; after May 1, 30 \$.
For additional information, see Robert Deslauriers.

Thank members for supporting the executive and the club.

AUTOMATION MIRABEL INC.

-usinage de précision-
métallisation - soudure

8758, 8e Avenue
Montréal

Olivier Janeau
725-1000

La compagnie Automation, propriété de notre ami Olivier Janeau et de son associé, pourra sûrement vous dépanner dans votre restauration.

Comment? Par leur expérience, leur équipement de précision et surtout par leur intérêt dans la voiture ancienne et leur souci du travail bien fait. Ils sont spécialisés dans le tournage des métaux, le fraisage, la métallisation. Leur tarif de travail minimum est de 30,00 \$.

Ce qui veut dire que si vous avez un maître-cylindre inutilisable, ils peuvent le réaléser, y insérer une bague si nécessaire pour lui rendre ses cotes d'usine. Refaire du neuf, quoi! Ils peuvent même faire la reproduction de pièces introuvables qui peuvent être machinées. De plus, si ça se soude, quel que soit le matériau, ils le feront. Ils peuvent aussi fileter des tiges. Si ça concerne un objet métallique et que vous n'avez pas de solution, appelez-les, ils se feront un plaisir de pouvoir vous aider ou tout au moins vous conseiller.

Des experts à votre service, c'est Automation et Olivier Janeau.



ENTHOUSIASTES DES VOITURES
EUROPÉENNES D'AUTREFOIS
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

Etat des recettes et déboursés
du 1er janvier 1982 au 31 décembre 1982

RECETTES	1981	1982	
Cotisations	1 305,00 \$	1 975,00 \$	
Ecussons	80,00	40,00	
Activités	661,50	984,23	
Intérêt	436,85	409,53	
	<hr/>	<hr/>	
	2 483,35 \$		3 408,76 \$
DEBOURSES			
Activités	1 450,88 \$	862,37 \$	
Administration	227,70	477,55	
Autosiate	724,72	653,99	
Ecussons	-----	482,53	
Divers	10,19	9,65	
	<hr/>	<hr/>	
	2 413,49 \$		2 486,09 \$
REVENU NET	69,86 \$		922,67 \$
SOLDE (début de l'année)	808,54 \$		878,40 \$
SOLDE (fin de l'année)	878,40 \$		1 801,07 \$
	<hr/> <hr/>		<hr/> <hr/>

A L'ACTIF DU CLUB: Certificat de dépôt Roymor
à 14,75% venant à échéance
le 8 avril 1984 2 000,00 \$

- AUSSI:
- Chronomètre
 - Ecussons
 - Papier et cartes
 - Encyclopedia of British Motors Cars
 - Casette vidéo sur courses auto
 - Panneau magnétique

Gilles Desroches,
trésorier

COMPETITION 1982

by William Smith

MEMBER'S NAME	ACTIVITY	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
Barrett, Donald												0
Benjamin, Paul H.												0
Bigney, W. Peter		5	5	5	10		10				5	40
Boudrias, Richard						5		10	10	10	5	40
Bourgeois, Marc					10			10	10	10	5	45
Bureau, Yvan			5									5
Burgermister, Hans			5								5	10
Campbell Eric Frank												0
Carlton, Jen								10				10
Carroll, Norman												0
Chartrand, Philippe		5	5			5		10	5	10	5	45
Cohen, Howard			5	10	12			10		10		47
Cook, Ronald M.B.					15	13		10	10		5	53
Dallegret, François												0
Darakjian, Zaven		5	5					10				20
Deans, Robert								12				12
Deslauriers, Robert		5									5	10
Desroches, Gilles		5	5	10	10	11		10	10		5	66
Dohrendorf, Michael												0
Dohlendorf, Olaf												0
Donolo, Louis		5						13				18
Elliot, Roy						10		10			5	25
Ettenburg, Elliot												0
Farah, Philip												0
Fletcher, Ronald		5								10	5	20
Forward, Bruce			5									5
Frechon, Jean				10	13		10			10	5	48
Germain, Daniel									10			10
Giguère, Nicolas												0
Gillings, Roy												0
Gram, Brian												0
Green, Michael												0
Hemmi, Ralph		5	5									10
Henstridge, Charles							10					10
Hodgenson, René												0
Isreal, William			5	10							5	20
Jacquemont, Thierry												0
Janeau, Oliver		5	5			10					5	25
Jockel, Hugh		5	5					10				20
Keery, Jack								10	15		5	30
Kundig, René		5							5		5	15
Labonté, Philippe												0
Lachance, Jean-Marc												0
Lahaussois, Jacques			5								5	10
Laidley, David		5		10	10							25
Legault, Michel												0
Lord, Richard		5	5	5								15
Lorrain, Jacques		5	5									10
Lumsden, John		5		10	10			15				40

MEMBER'S NAME	ACTIVITY	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
MacAllister, Vernon			5					10				15
Marquis, Danielle			5									5
Marshall, Robert												0
Mayo, Reynald												0
McFall, John		5	5					10		10		30
Merson, Tom										10	5	15
Morgan, Christopher											5	5
Neapole, Bob		5	5			10		14				34
Nobert, Léo		5	5	5	11	12		11	5		5	59
Nocera, Jean		5	5	10	14		10	10	10	10	5	79
Noiseux, Daniel												0
O'Brien, Denis		5										5
Ouimet, Pierre		5	5	10	10	14			10		5	57
Paish, Norton			5	10				10	10	10		45
Peacock, Kim			5						5			10
Pichler, Peter												0
Pidoux, John									5			5
Polychuck, Mike												0
Pouliot, Michèle			5			10						15
Prager, Vincent												0
Raymond, André												0
Raymond, François												0
Richardson, Edmund		5	5			10			5		5	30
Richmond, Francis												0
Roman, James		5					10					15
Santandreo, Ricardo												0
Shelso, Robert			5			15	10	10	10		5	55
Smith, John			5				10	10	10		5	40
Smith, William		5	5		10	10		10			5	45
Sonnenberg, Peter												0
St-Cyr, René												0
St-Georges, Jean-Marie												0
Tayler, Robert		5	5					10	10		5	35
Thibault, Bernard												0
Tisshaw, Colin		5	5						10		5	25
Wansbrough, Marshall												0
Weid, Steve			5									5
Whaley, John												0
Yannone, Gerald												0

Description of activities

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1- AGM | 6- Stone |
| 2- Spring wine/c | 7- Rally Hemm. |
| 3- Tour d'essai | 8- Concours |
| 4- Economy Run | 9- Steamers |
| 5- Gymkhana | 10- Vin d'honneur |

REPORT ON ACTIVITIES 1982

by Robert Neapole, dir.

1. The Annual General Meeting was held February 26, 1982 at the Montreal Badminton and Squash Club with approximately 50 members, wives, and guests present. Messrs. William Smith, Richard Lord and Peter Bigney were elected directors of the Club during the business part of the evening.
2. As the Annual General Meeting was, strictly speaking, the last event of year 1981, the first official 1982 event was the Spring Wine and Cheese Party. This year it was held on April 23, with 57 Attendees. Special thanks to Mr. Gerry Maltais of Corby's who arranged for us to use Corby's premises for the party, and who supplied the wine. Ralph Hemmi provided the cheese and other food with his usual flair.
3. Our first actual motoring event was the Tour d'essai organized by Peter Bigney and held on May 2. This event was held in conjunction with the VACM and the route was from the Place Versailles to St. Félix de Valois near Joliette. Twelve of our members' cars participated in this Spring Run.
4. The Economy Run, which now appears to be an annual event, was held on the evening of May 18 and ran about 50 kilometers from the TMR Shopping Centre towards Laval sur le Lac, ending up at the Royal St. Lawrence Yacht Club. Ron Cook in a Mercedes Benz 250 SL managed to squeeze out an amazing, almost unbelievable 61.4 miles per gallon, which obviously stands as our current record. Jean Nocera was second in an Austin Healey 3000 with 38.7 miles per gallon, which is itself an excellent result. Third was Leon Frechon in his Jaguar XK120. 11 of our members' cars participated in this event which was organized by Pierre Ouimet.
5. This year, as is becoming usual, our Gymkhana was the only event that suffered from somewhat inclement weather. Sunday June 6 was overcast but eleven members nevertheless showed up at the Hewitt parking lot in Pointe Claire. They were joined by 4 others in non eligible cars. Unfortunately, we were only able to complete the slalom when the rain started and the event had to be terminated. The results of this somewhat abbreviated Gymkhana were:
 - 1st Bob Shelso - MG-TD
 - 2nd Pierre Ouimet - Jaguar 340
 - 3rd Ron Cook - Mercedes Benz 250 SLThis event was organized by Bill Smith.
6. Peter Bigney organized a run for members to the Antique Car Concours and Flea Market held annually in Stowe, Vermont. Seven cars participated in the run which took place on August 8. From all reports an enjoyable time was had by all.

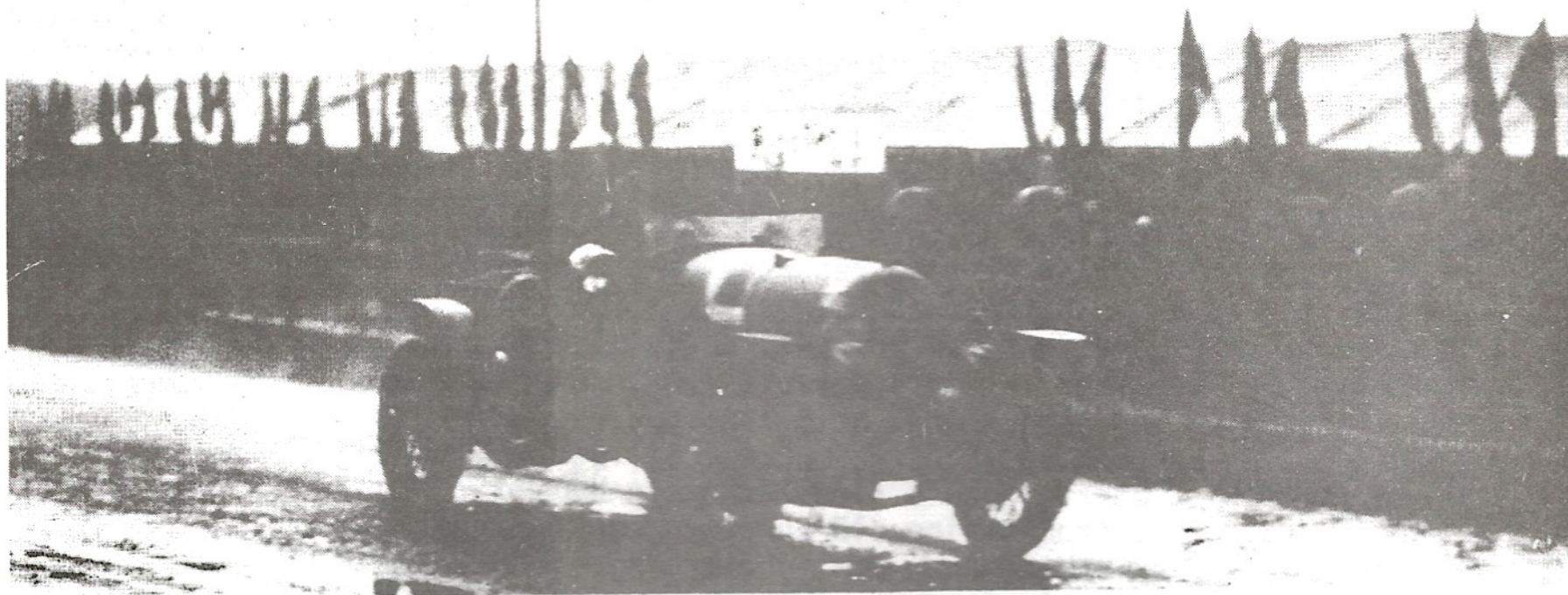
7. You may recall that last year the Rallye and Concours were combined with the result that because of the very large turnout it was difficult to judge the cars in the time available. This year, the events were once again organized separately, the Concours being held in conjunction with the VAQ at St. Bruno on August 29. A separate category was included this year for European cars, which was won by our member John Keery in a very nicely restored MG-TC. The 2nd and 3rd places in the European category were taken by members of the VAQ. Phil Chartrand helped the VAQ in judging the European entries, and P. Ouimet organized our participation in this event at which 18 of our members were present.
8. Once again, the highlight of this year's activities was the Rallye Coupe Hemmi. You may recall that last year we reported that old cars were found scattered all over the countryside between Beaconsfield Shopping Centre and Hudson. This didn't deter our intrepid members, however, as this year 25 showed up once again on September 12, to try their luck. And this year the Rallye organizers, Bill and John Smith, ably assisted by several of their friends, managed to get everything right as nobody got lost and everybody managed to get to the finish at Finnegan's Flea Market in Hudson without major problems. VEAE members, aside from owning old European cars, now must be able to toast a slice of bread en route, know how to play "Snakes and Ladders", and most important of all, be able to draw a picture of E.T. in order to do well in the Rallye. Once again, the weather was perfect, and Ralph Hemmi presented cups to 1st John Lumsden in an MG-TC, 2nd Bob Neapole - Bentley and 3rd Louis Donolo - Jaguar XKE.
9. Our final motoring event was the Fall Run to the Montreal Live Steamers which was organized by Gilles Desroches. Ten cars collected at the Beaconsfield Shopping Centre, and followed the Lakeshore Road to Dorion, then followed the old Soulanges Canal to Cedres and finally to the Steamers site. The weather was cool but at least no rain fell during the event.
10. Finally, the Fall Wine and Cheese Party was held on November 19, once again at the Corby's premises. Thanks to Gerry Maltais and Corby's for the wine. Thanks again to Ralph Hemmi for the cheese.

All in all, a very good year for events, once again generally good weather which brought up the attendance of our members. For those interested in statistics, we had a total of 10 events, seven of which were on wheels and three which were strictly social. The average number of club cars for the moving events was 14, and the average number of people who turned up per event was approximately 35.

Participation was on a high level again this year, and I would like to thank all those who did participate, with a special thanks to those who organized the events.

Cinquante fois 24 Heures

Au Mans, bricolage et débrouille des années 20 ont fait place à l'organisation. La course reste une école de courage.



La Chenard & Walker de Lagache et Léonard, vainqueurs des premières 24 Heures du Mans, en 1923.

Fourbus, le masque noirci par le cambouis et la boue, ils ont relevé leurs lunettes sur leur casquette de cuir pour recevoir le bouquet des vainqueurs. Leur voiture, pare-brise cassé, phares tordus, ailes enfoncées, n'est plus qu'une épave. Mais ils ont tenu bon, franchissant 2 209 km à 92,64 km/h de moyenne. André Lagache et René Léonard sont, avec leur Chenard & Walker, les premiers gagnants des 24 Heures du Mans. Le 27 mai 1923.

Une vraie épreuve d'endurance, cette course-là. Comme seuls les pionniers savent en inventer. Un déluge de pluie avait noyé le départ. Trente-trois pilotes, en ciré de marin, défendaient à bout de bras des voitures souples comme des camions. Bignan, Rolland-Pilain, Vinot et Deguingand, Corre-la-Licorne... en tout dix-huit marques, dont une seule a survécu : Bentley.

De profondes ornières creusent la piste. Au virage de Pontlieue, les pavés s'effondrent sous les roues. Les bolides s'égarèrent en de terribles embardées. Avec la pluie, les courts-circuits et les vibrations, les « nouveaux » phares électriques s'éteignent les uns après les autres. Par prudence, les concurrents ont monté des projecteurs de secours à acétylène et, dans les virages, des militaires agitent des lampes tempête. Toutes les quatre heures, au relais obligatoire, transis, moulus de crampes et de courbatures, les conducteurs doivent réparer les pneus crevés, retaper eux-mêmes les voitures brinquebalantes. Et charrier des bidons de

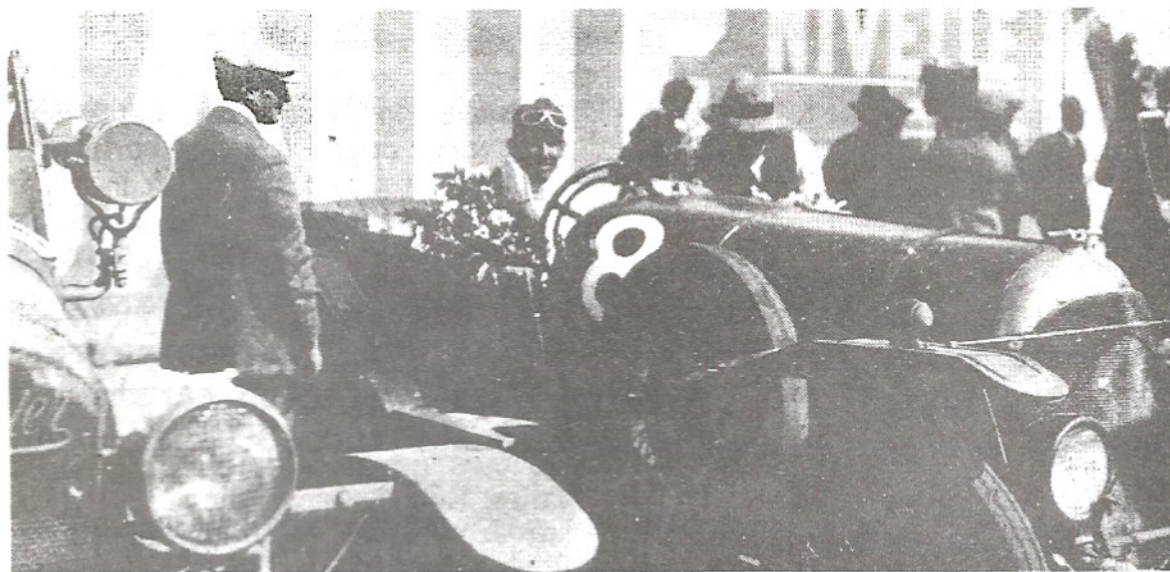
laitier remplis d'essence qui déborde des entonnoirs plantés dans les capots.

Dix ans plus tard, l'aventure n'était guère différente : « La nuit était impitoyable, raconte Clément Auguste Martin, qui participa en 1932, 1933 et 1934. On nous extirpait du siège baquet et, après avoir été frictionné

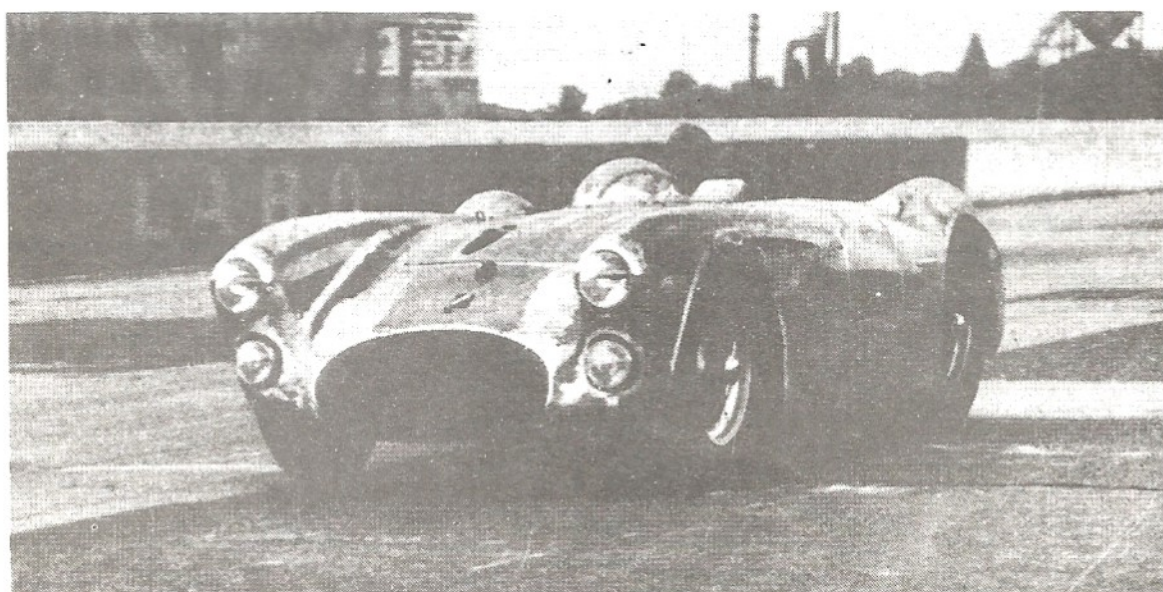
avec une poignée d'orties, on repartait à fond de train en pétant le feu. » Le bricolage et la débrouille, le défi et l'invention, c'était cela Le Mans des années 20 et 30.

Les bolides ont franchi le temps. Samedi 19 juin, à 16 heures précises, sur la grosse horloge blanche, ils

La Bentley de Duff et Clément, vainqueurs en 1924.



La Talbot Lago de Pierre Levegh, en 1952.



reprennent le départ. Pour la cinquantième fois. Depuis 1923, seuls deux événements ont eu raison des 24 Heures : la grève en 1936, la guerre en 1940. La course ne devait reprendre qu'en 1949. Depuis lors, aucune secousse nationale — même 1968 qui n'a provoqué qu'un simple report en septembre — n'a empêché le départ. Mais une catastrophe a failli tuer la course : en 1955, la Mercedes de Pierre Levegh, en accrochant une voiture plus lente, explose dans la foule : il y a 82 morts et des centaines de blessés.

En soixante ans, Le Mans a changé. Le parcours a été raccourci pour des raisons de sécurité : de 17,262 km en 1923 à 13,626 km aujourd'hui. Mais la piste historique demeure : les « S », le Tertre rouge, la longue ligne droite des Hunaudières — où les plus rapides dépassent les 300 km/h — le virage Porsche, le virage Ford. Les courbes s'enchaînent les unes aux autres et le premier tour de circuit est bouclé. En moins de quatre minutes aujourd'hui.

En mille deux cents heures de course et 2 170 voitures, pilotes et mécaniciens, depuis 1923, ont forgé la réputation de l'épreuve. Aucune autre course, sauf le championnat du monde de la Formule 1, ne consacre autant les mérites d'un constructeur. Quelques grandes dynasties y ont régné sans partage : Bentley, de 1924 à 1930 ; Alfa Romeo, de 1931 à 1934. Bugatti, qui n'aimait pas l'épreuve, la gagna pourtant deux fois, en 1937 et en 1939.

En 1949, aux premières 24 Heures de l'après-guerre, un inconnu montre les dents : Ferrari. Il détient toujours le record absolu des victoires : neuf, dont six consécutives, de 1961 à 1965. Seul Jaguar réussit à l'éclipser entre 1953 et 1957. En 1966, le colosse américain Ford porte le coup de grâce à la marque italienne, et se maintient jusqu'en 1969. Puis vient Porsche (six victoires), qui ne sera inquiété que par Matra, trois petites années.

Le dernier tour sur 5 cylindres

A l'ombre de ces géants, certains amateurs ont tenté l'aventure de constructeur-pilote : Charles Montier, 14^e en 1923, Amédée Gordini, qui débuta en 1935 avec des Fiat bricolées, Jean Redélé, inventeur de l'Alpine. Jean Rondeau, premier au classement général sur Rondeau en 1980 — un exploit — leur rendit justice.

Un ciel de chance et une école de courage. Le Mans c'est aussi cela. Rien n'y est jamais joué. Même dans le dernier tour. En 1969, Jacky Ickx et Jackie Oliver, sur Ford GT 40, devançant à la dernière minute Hans Hermann et Gérard Larrousse, sur Porsche 908. En 1977, le même Jacky Ickx, associé à Jurgen Barth et Hurley Haywood, tombe en panne avec sa Porsche 936. On le croit vaincu, mais il boucle en vainqueur le dernier tour sur 5 cylindres... « En 1973, se souvient Henri Pescarolo (trois fois vainqueur),

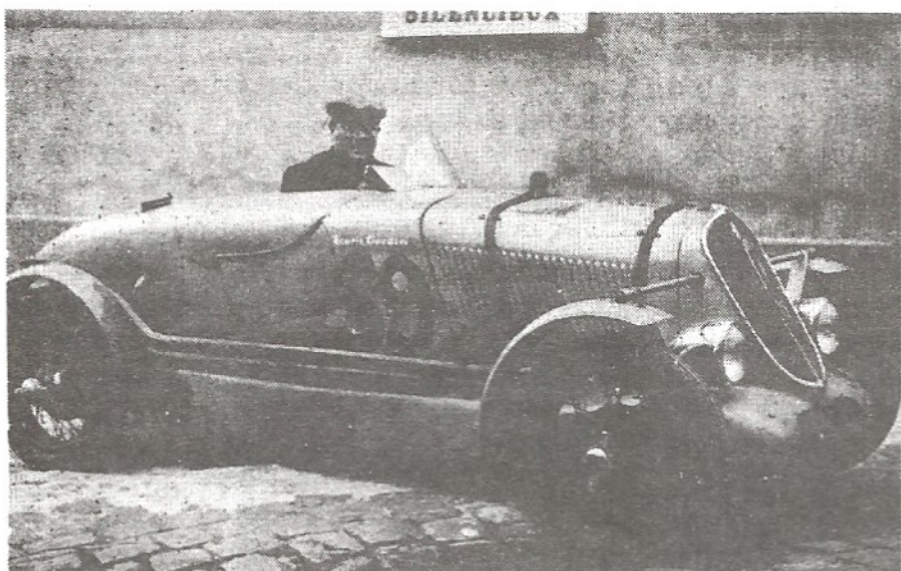
je me suis arrêté sur le bas-côté des Hunaudières et j'ai bricolé ma boîte de vitesses. On peut s'arrêter une heure et demie au stand et conserver ses chances. J'ai gagné. »

La piste du Mans est aussi pavée d'actes de courage. En 1950, Louis Rosier n'accorde que deux tours à son fils, son coéquipier. Ensuite, il mène sa Talbot Lago à la victoire. Vingt-trois heures de course et quarante minutes d'arrêt mécanique. Il a parcouru 3 465 km à 144 km/h de moyenne. En 1952, Pierre Levegh, son équipier, indisposé, pilote seul sa lourde Talbot Lago pendant vingt-trois heures. Et il casse à moins d'une heure de la fin. En 1956, Masson pousse pendant 7 km sa Lotus en panne d'essence, alors que le soleil fait fondre le bitume.

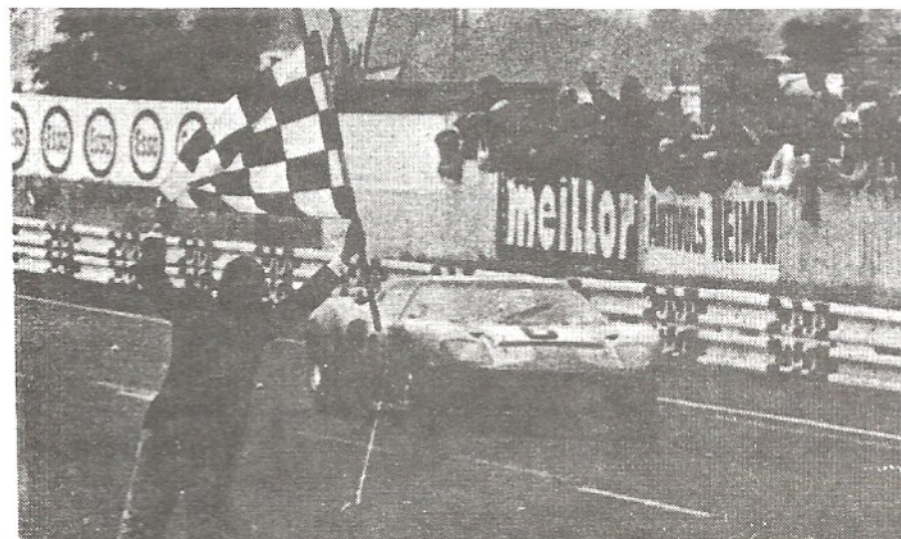
Un circuit magique ? Prodigue de records surtout : le cap des 3 000 km en vingt-quatre heures, franchi en 1931 par Lord Howe et « Tim » Birkin sur Alfa Romeo. Celui des 4 000, par Mike Hawthorn et Yvor Bueb, en 1955, sur Jaguar. Avec 5 335,313 km, le record total de distance (établi par H. Marko et G. Van Lennep sur Porsche en 1971) est toujours invaincu. Enfin, en 1981, le record du tour : Hurley Haywood, sur Porsche 936, parcourt la boucle en 3'34" à 231 km/h de moyenne. Mais les plus beaux lauriers sont ceux de Jacky Ickx : cinq fois vainqueur. La vraie légende du Mans.

JACQUES POTHERAT ■

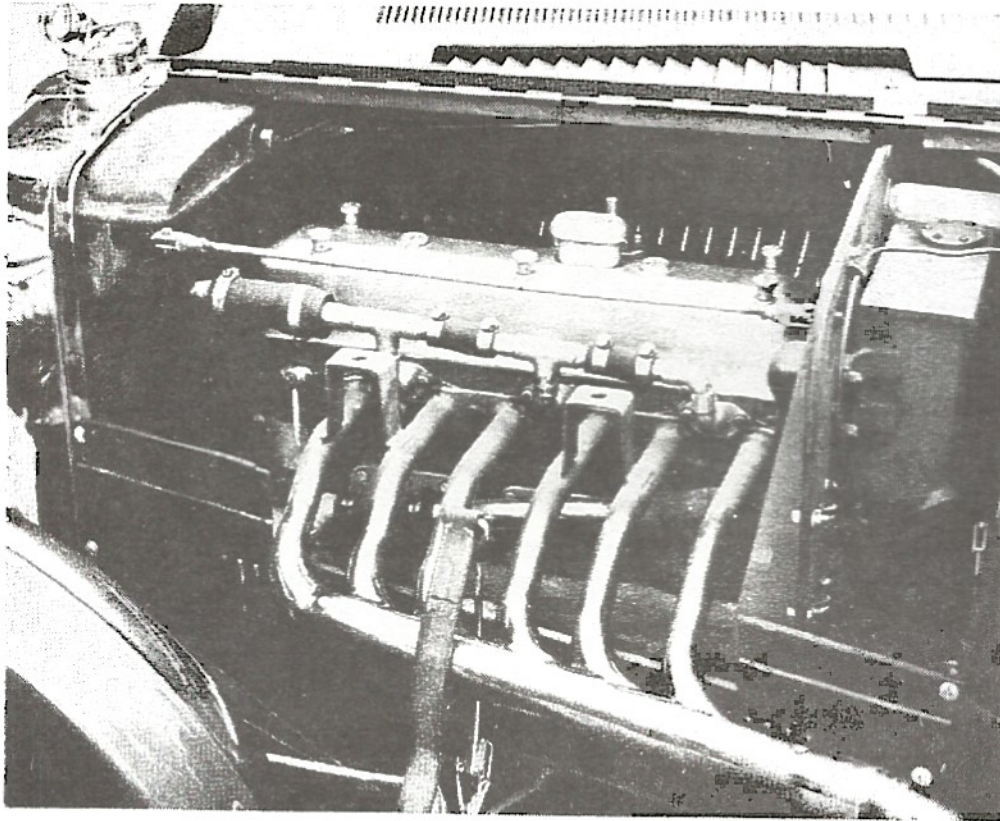
La Simca Gordini de Molinari et Sarret, en 1938. La Ferrari victorieuse de 1949.



La Ford GT40 d'Ickx et Oliver, vainqueurs en 1969. La Porsche 936 d'Ickx, Barth et Haywood, vainqueurs en 1977.



Six cylinders, with bore and stroke of 57 by 71 millimeters, give 1087 cubic centimeters. A total of 120 brake horsepower is realized at 6500 revolutions per minute. The crankshaft has four main bearings. The two center ones are carried in circular webs; after attaching these to the shaft, the entire assembly is inserted into the block through one end.



MG K-3 Magnette

For our money, the best MG they ever made


PHOTOGRAPHY: POOLE

IN THE various chronicles covering the pre-war period of racing, there is none more enduring than that of MG, "the magic midget." Starting in 1923, Cecil Kimber and his group of enthusiasts built a line of dual-purpose sports/racing cars that enjoyed a really remarkable series of successes in international road racing competition. In 1935 they moved into Grand Prix racing with the R-type single seater, and then disaster fell. The MG company was acquired by Morris Motors, Ltd., and that concern decreed (to its everlasting infamy) that there should be no more MG racing cars—*sic transit gloria mundi*.

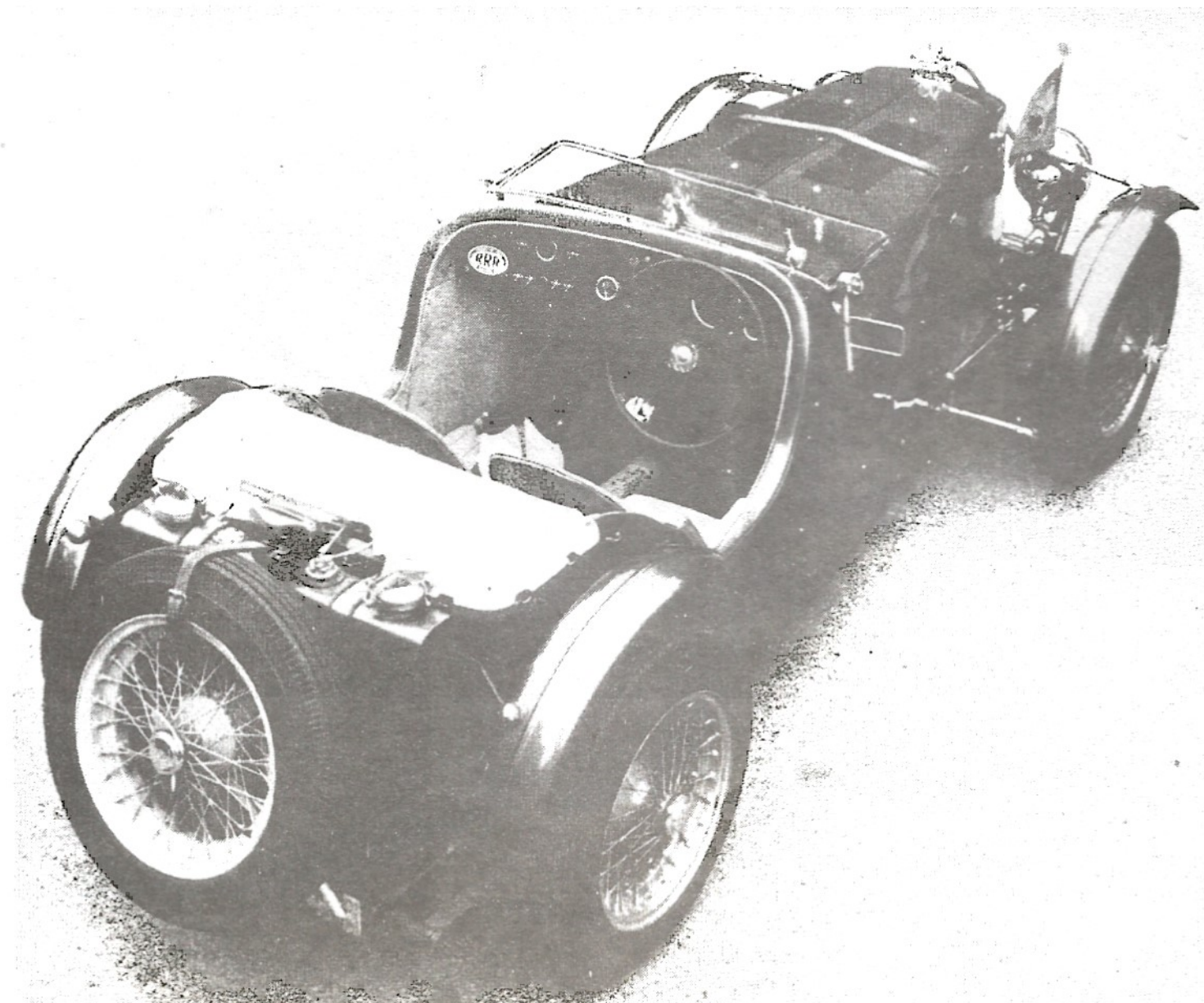
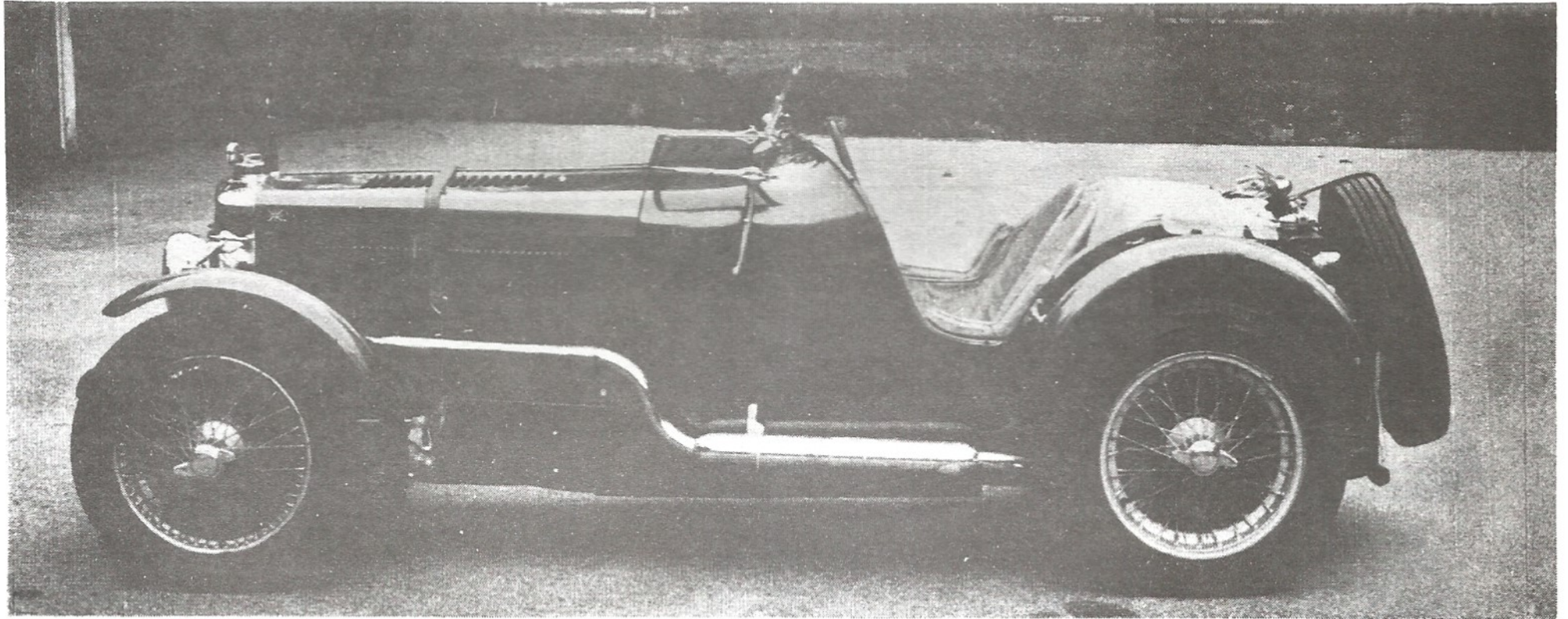
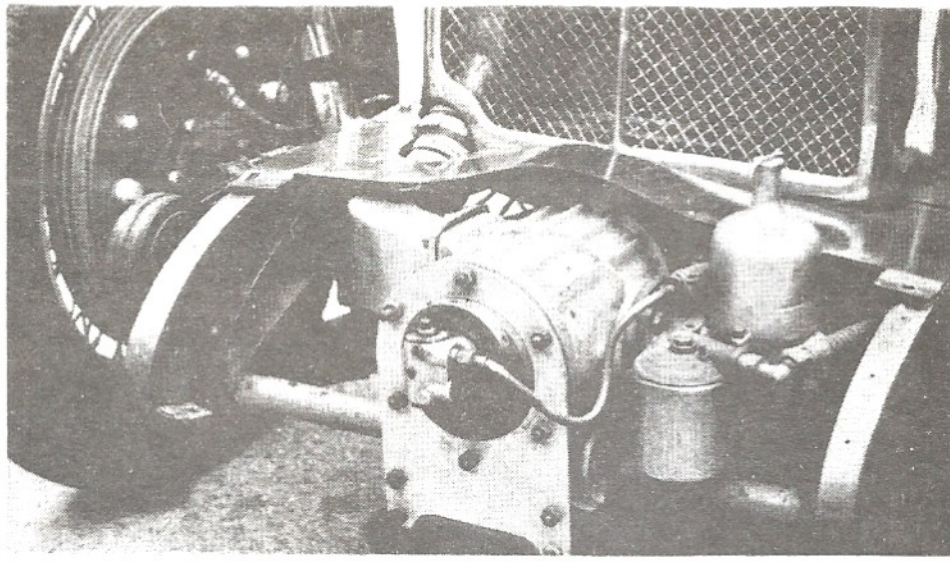
But preceding this catastrophe, the MG reputation was forever insured by the type K-3 Magnette. This fine machine was one of the last MG racing cars built. Not the fastest car in the world, it was surely the fastest in its class. Mechanically, it represented real advances for that period: the K-3 engine is small even by today's standards, and its 1087 cubic centimeters seem almost laughable when compared with the gigantic sports car engines of that time. There was, of course, one small item that kept things stirring around at a very respectable rate: the car sported a supercharger of really formidable size and output, which resulted in 120 brake horsepower at a trifling 6500 revolutions per minute.

Another innovation was the car's gearbox, which was of the pre-selector type in which the desired gear is chosen in the usual manner but the shift is delayed until the clutch pedal is depressed and then released. The benefits to be derived from this system are most apparent on a very twisty circuit, where one can become so busy just keeping the car under control that changing gears is a matter of wherever and whenever the opportunity presents itself. The pre-selector transmission was, therefore, a handy device to have in spite of the weight penalty that it entailed. The remainder of the car was not unlike any other high quality machine among its contemporaries.

The K-3 Magnette will always represent to us a high point in the field of pre-war sports cars; it was, and still is, something of an enthusiast's dream, occupying a very special place in the history of the sporting automobile. We might even go out on a limb and say that it is, to this day, the best MG ever built.

The K-3 pictured is one of three in Harry Crown's collection and is not a concours car. Crown believes a car is to be driven, so the K-3 gets used. 

Here is the reason why an 1100-cubic centimeter sports car engine was not so ludicrous as it might have been back in 1933: the mammoth supercharger. It was driven through a built-in reduction gear and ran at speeds as high as 4900 revolutions per minute, or 75% of engine speed. With its aid, horsepower rose to 120.

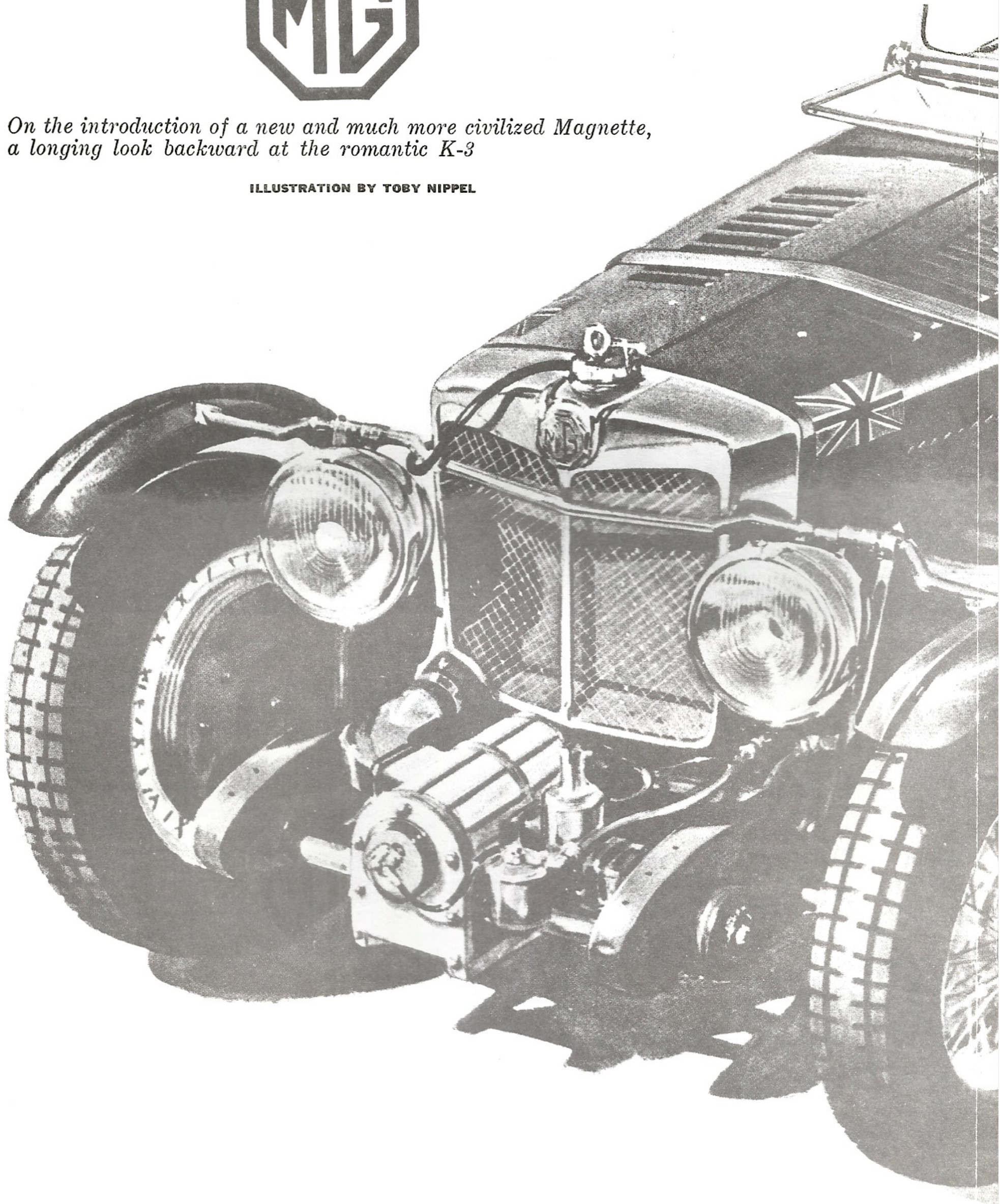


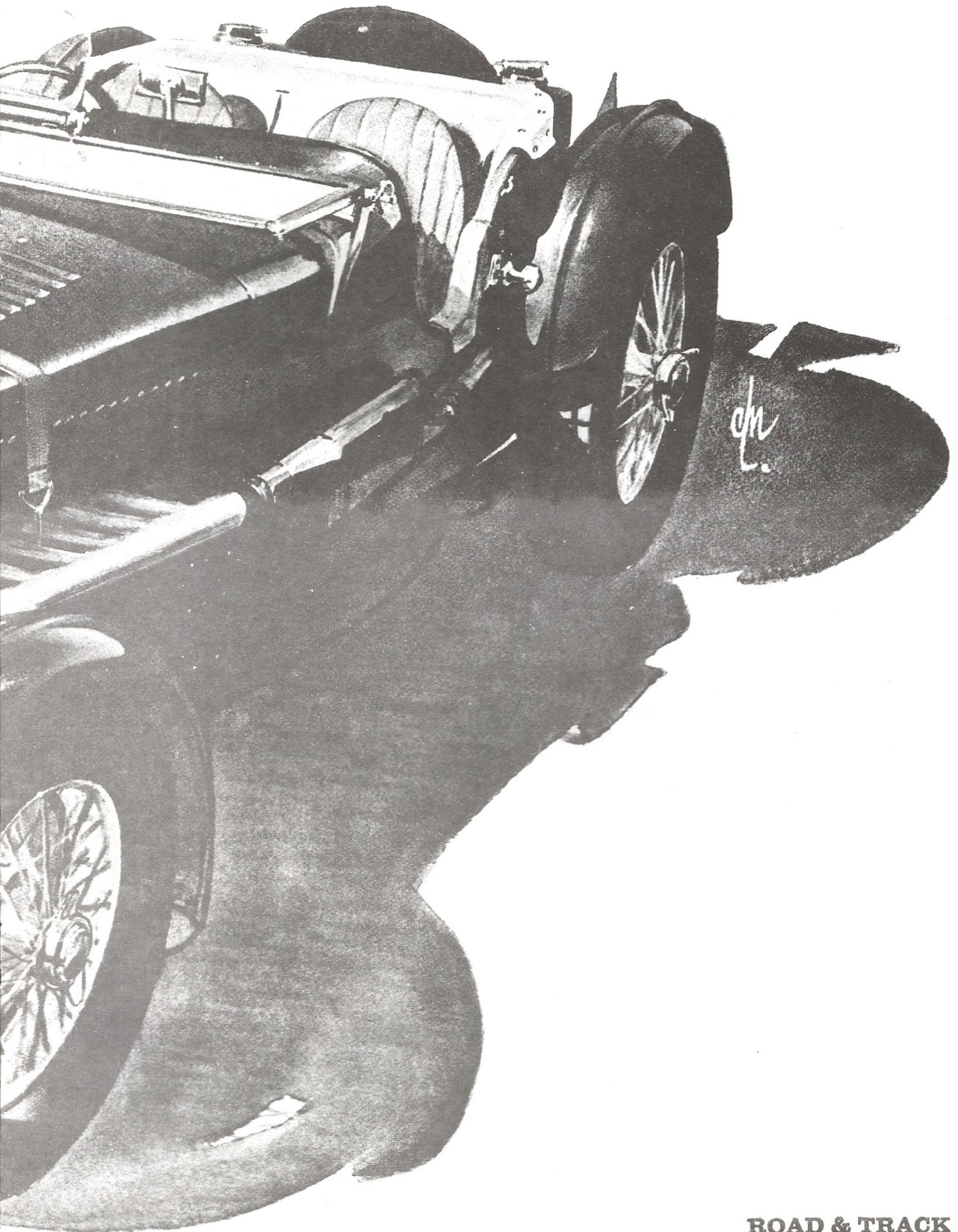
Without a person to scale it by, the little 6-cylinder MG takes on no definite size. The tires, like those of preceding cars in the Magnette series, were 4.75-19 inches, and the wheelbase was 94 inches. The tread measured an even four feet. In the lower view, the driver's control for the epicyclic pre-selector gearbox can be seen by the steering wheel's lower rim. Three final drive ratios were available: 4.89:1 (standard), 4.33 and 5.78. With these ratios and the 4 speeds forward, a variety of circuits could be met confidently.



*On the introduction of a new and much more civilized Magnette,
a longing look backward at the romantic K-3*

ILLUSTRATION BY TOBY NIPPEL





ROAD & TRACK

À LA DÉCOUVERTE DE L'HISTOIRE

Pierre-André Ouimet

Vous êtes-vous déjà demandé d'où vient le nom de votre club? Comment a-t-on choisi les couleurs de l'écusson?

Le nom du club

Le nom du club fut décidé par Gilles Desroches et Robert Marshall, les deux fondateurs du club. Leur but premier était de trouver un nom qui définisse les buts et visées du groupe, mais qui respecterait le caractère bilingue du club et de ce fait, il fallait trouver un nom dont l'anagramme pourrait être utilisé sur l'écusson: résultat de ce compromis, E.V.E.A. et V.E.A.E. En les plaçant en rond sur un écusson, on a pu respecter cet objectif. Effort louable s'il en est!

Et ses couleurs?

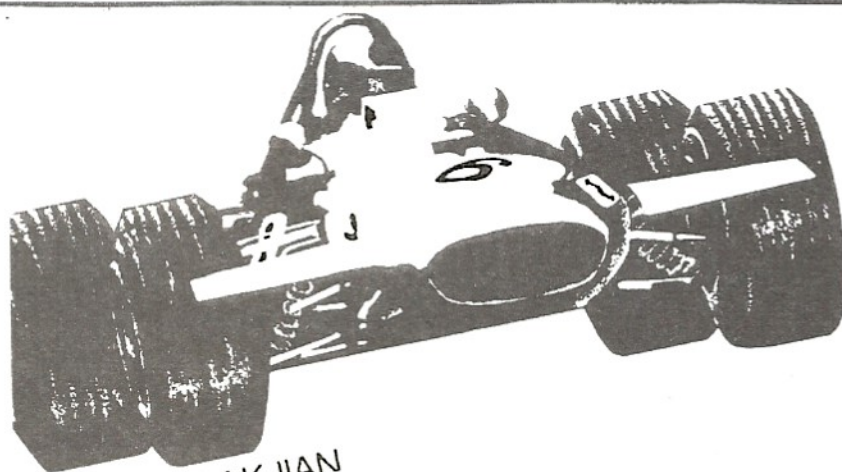
Les couleurs? Peut-être à cause de l'épuisement engendré par la précédente recherche ou par le fait que c'était plus évident, la réponse vint de facto. Le club était composé de voitures de quatre pays européens qui avaient des écuries de courses établies. Alors quoi de plus logique que d'utiliser leurs couleurs respectives: British racing green pour l'Angleterre, rouge vif pour l'Italie, bleu de France et pour l'Allemagne, qui employait la couleur argent, il a fallu remonter dans les archives de ce pays pour découvrir qu'ils ont longtemps utilisé le blanc. Du fait que l'écusson était sur fond aluminium, cette dernière couleur fut retenue.

Et voilà le fond de l'histoire.

Quant à l'Autosiaste...

Quant à l'origine de l'Autosiaste, il était sans doute trop tard dans le vin... oups, la nuit pour que Gilles Desroches et Pierre-André Ouimet s'en souviennent, mais ce fut un coup de génie obscur qui nous a valu ce nom.

DERNIERE MINUTE: Les nouveaux écussons devraient être disponibles au moment où vous lirez ces lignes. Ils seront vendus 15,00 \$ pièce et ils ont maintenant une forme modifiée pour être posés sur une barre porte-écusson. Ils seront disponibles lors des prochains événements. Si vous désirez en avoir un avant, appelez un des directeurs qui vous fournira de plus amples informations.



ZAVEN DARAKJIAN

175 PEEL ST. MONTREAL
TEL. 861-3214

DE NOS ARCHIVES



Jaguar XK 140 d'Henri Colombani. Cette voiture fut détruite par un stupide accident avant la première activité.



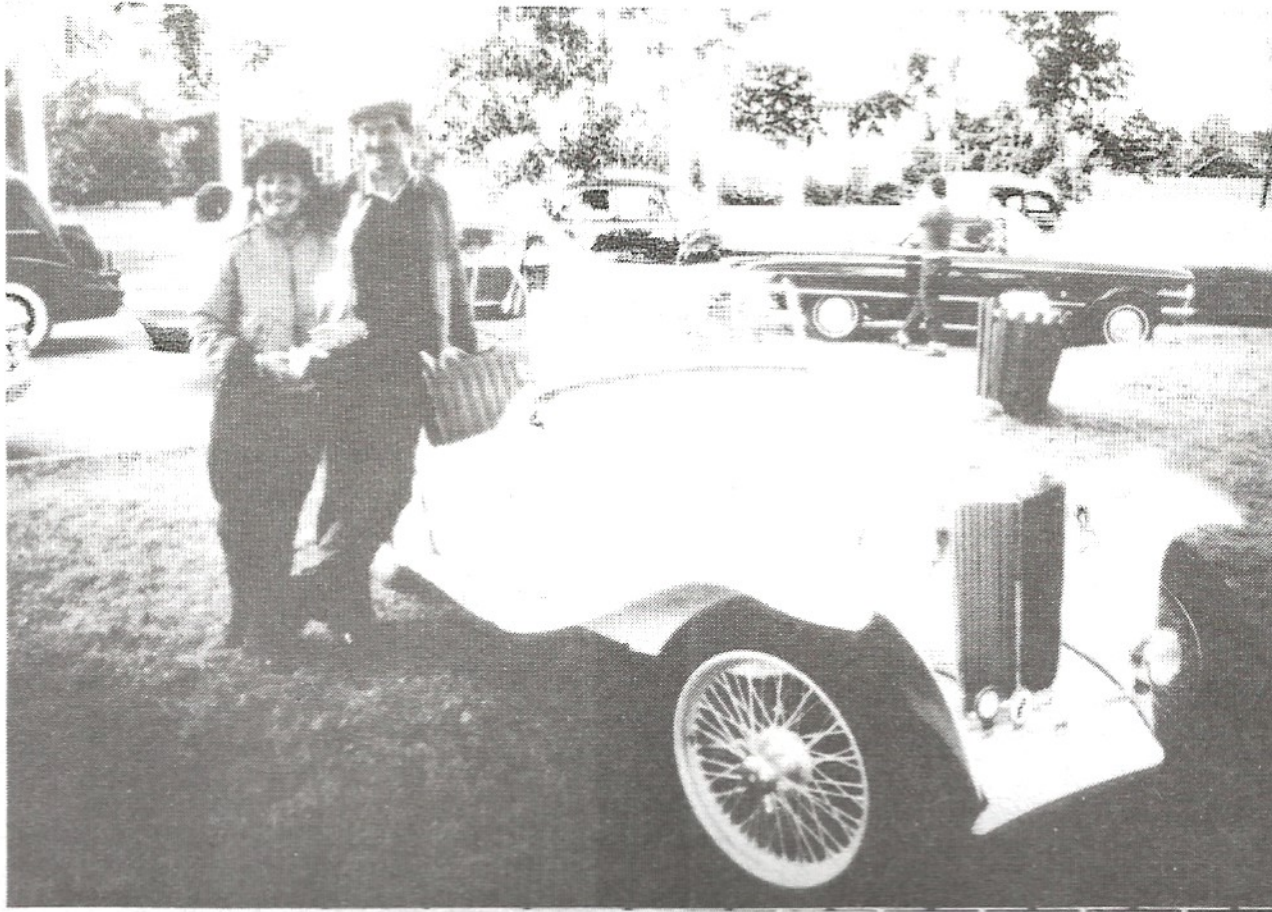
1952 Aston Martin DB2

Ex Gilles Desroches
Ex Bruce Marshall

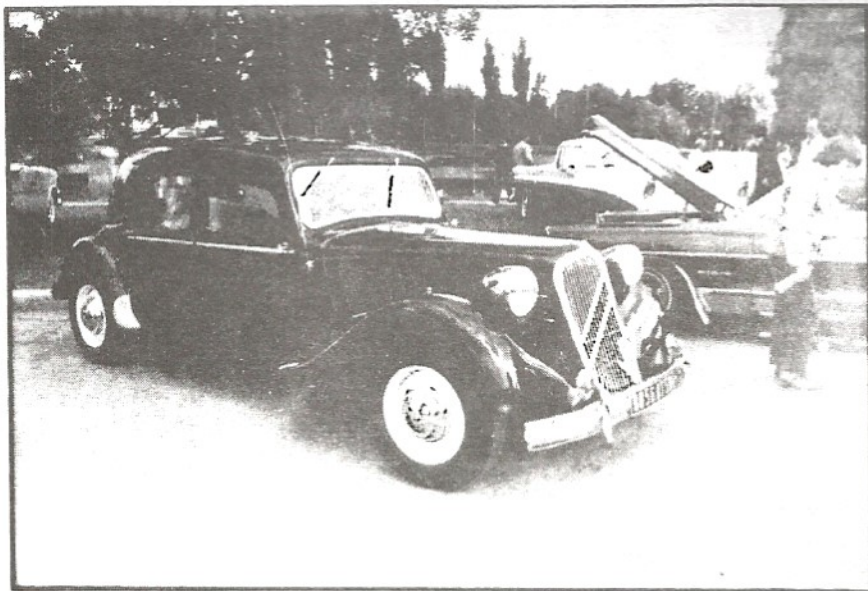
410 seulement furent
fabriquées.

Quelqu'un aurait-il des
informations sur les
allées et venues de
cette voiture?

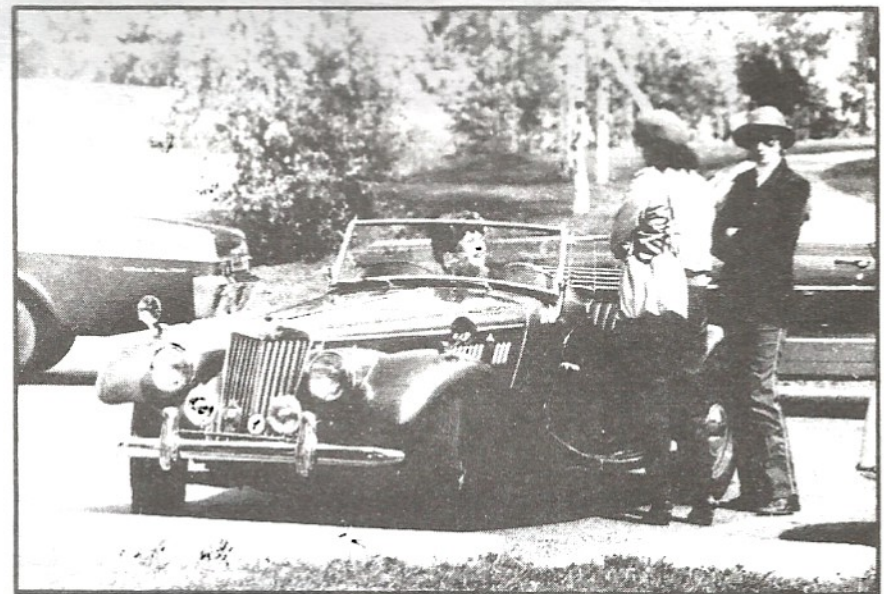
CONCOURS D'ÉLÉGANCE 1982



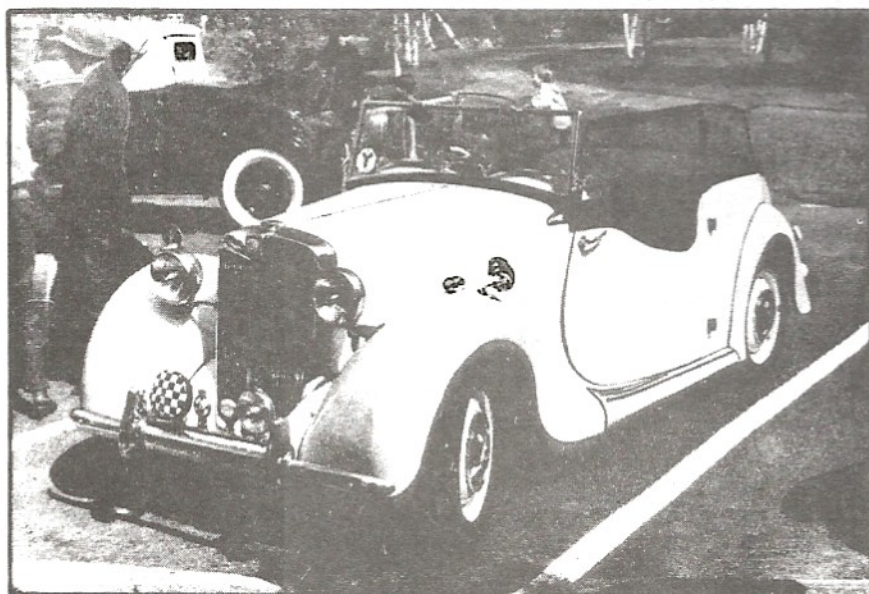
La voiture gagnante: MG TC de Jack Kerry



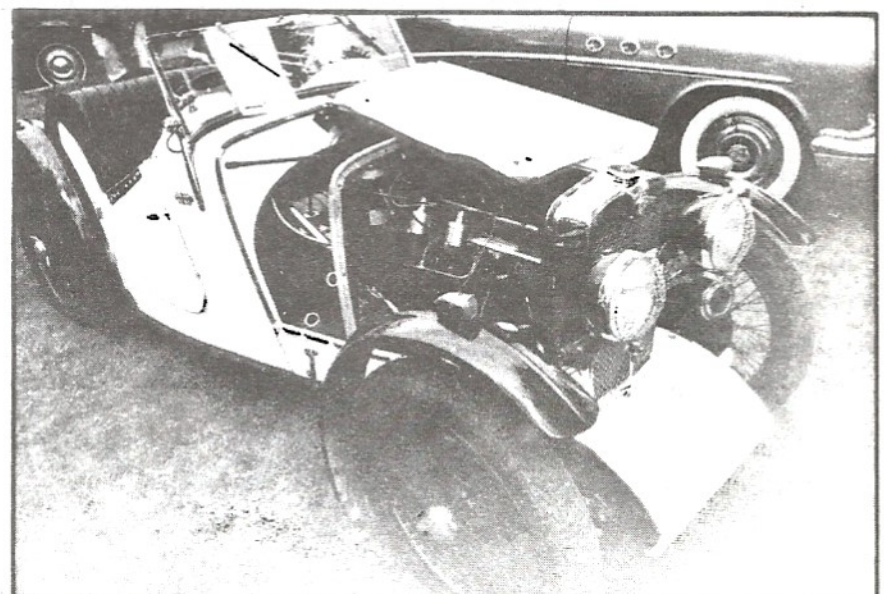
Citroën 15 CV de Gilles Desroches



MG TF de Marc Bourgeois



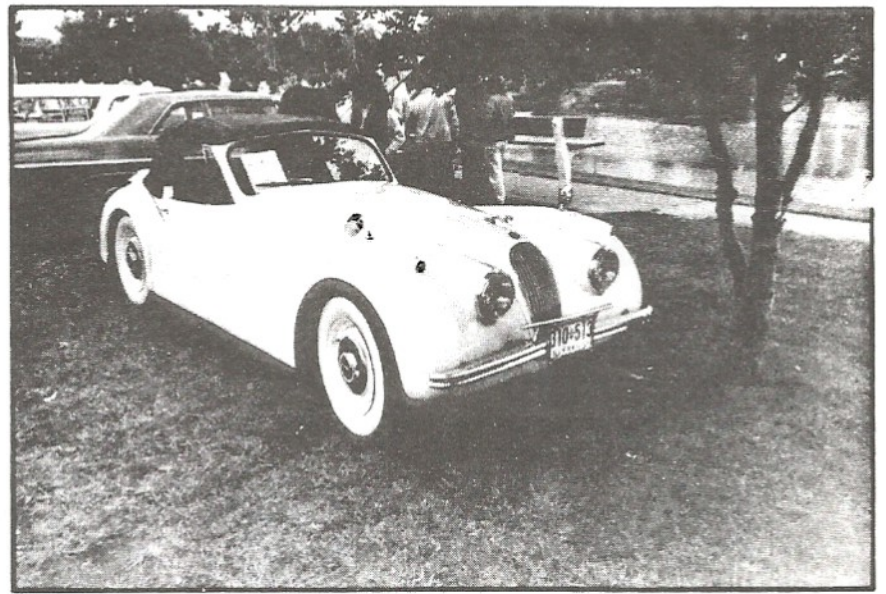
MG VA de Richard Boudrias



MG J2 de Ron Cook



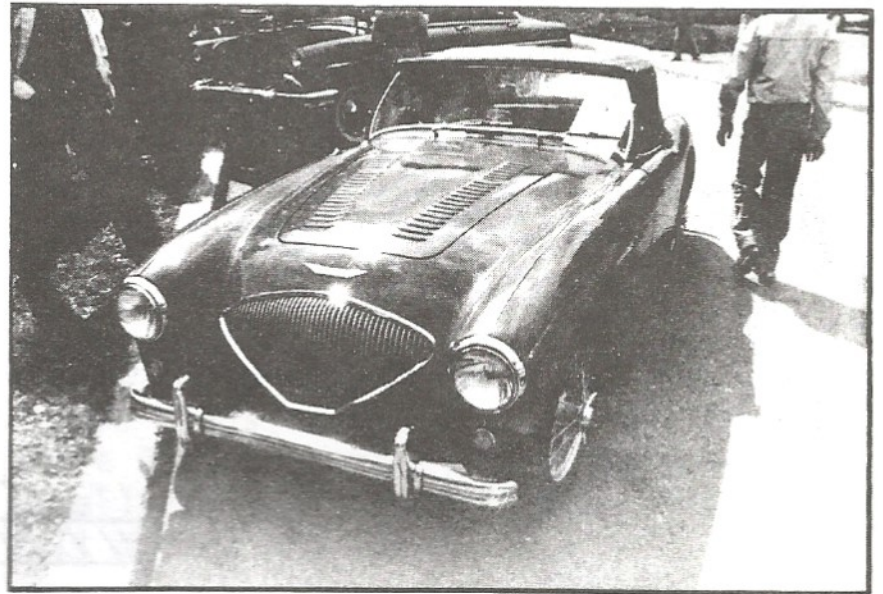
Singer de Bob Tayler



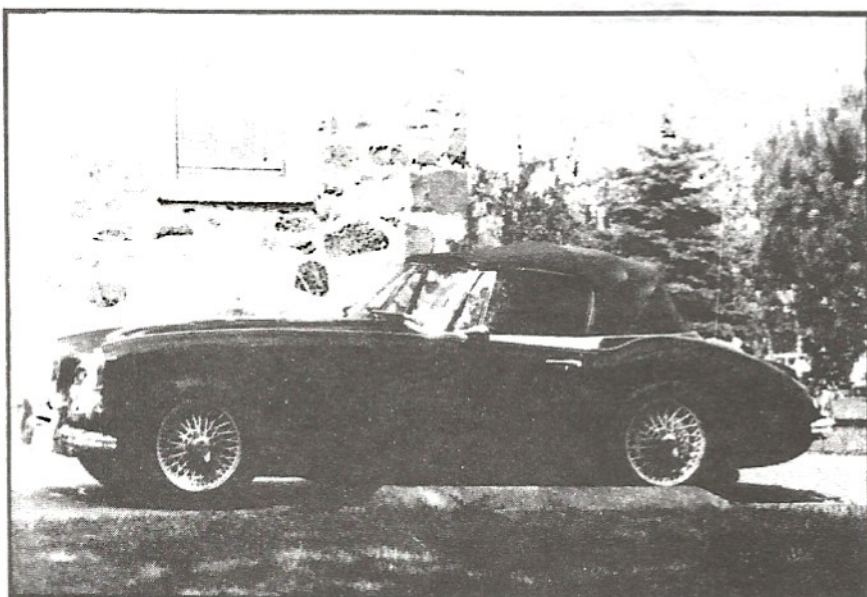
Jaguar XK 120 de Daniel Germain



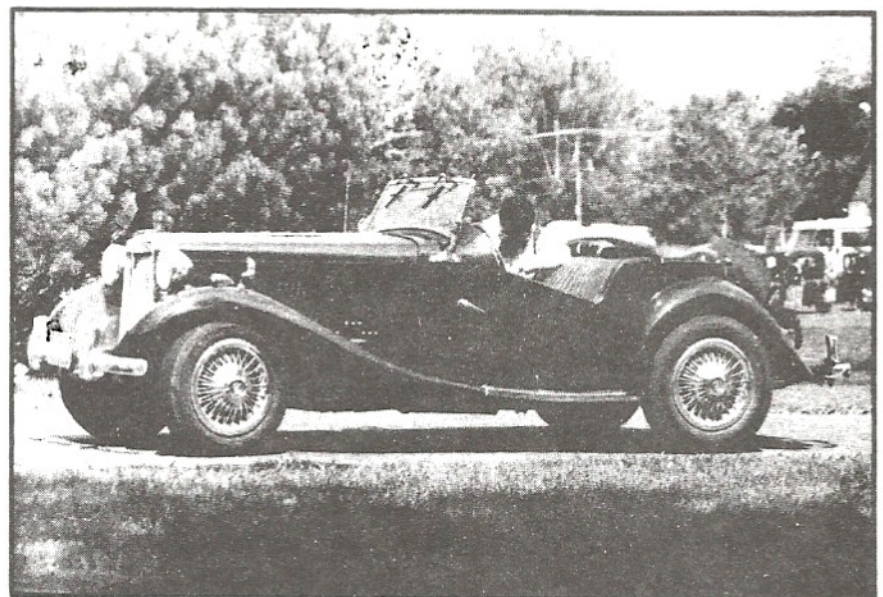
Jaguar 340 de P.A. Ouimet



Austin Healey 100-4 de John Smith



A/H de Norton Paish



MG TD de Bob Shelso

UNE TOUCHE DE QUALITÉ

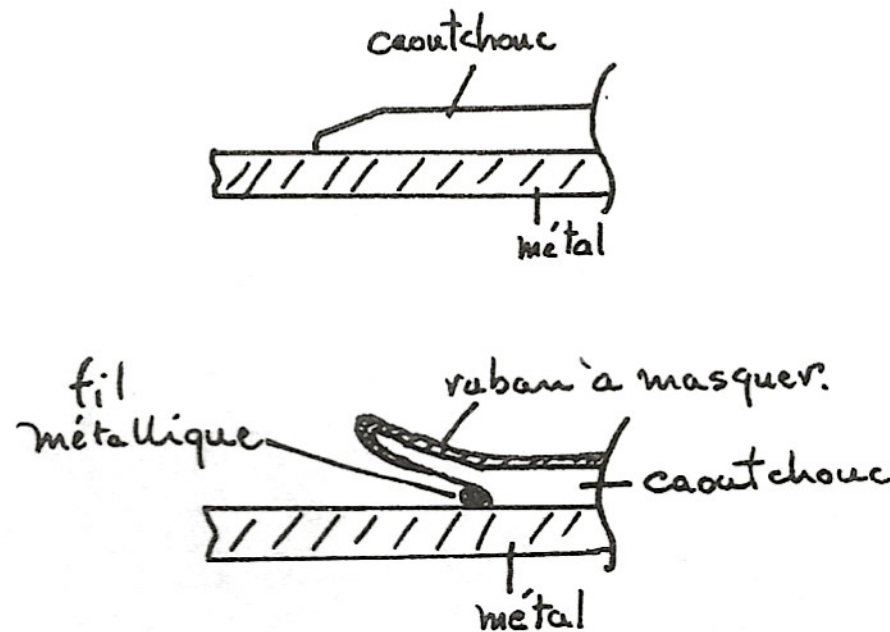
Pierre-André Ouimet

Si comme moi vous avez un jour voulu savoir si une voiture avait été repeinte avant de l'acheter, votre regard s'est sûrement posé sur les caoutchoucs de portes qui en portent souvent trace.

Et bien maintenant, je saurais vous déjouer! Vous pensez repeindre votre voiture et voulez protéger vos caoutchoucs. Suivez alors cette procédure très simple.

Avant de masquer vos caoutchoucs, insérez un fil métallique sous le caoutchouc. Ceci relèvera le caoutchouc et vous pourrez alors masquer en vous assurant que le ruban revient en dessous. De plus, la peinture pourra aussi s'infiltrer sous le caoutchouc, faisant disparaître la possibilité de vérifier la couleur précédente.

Il suffisait d'y penser.



Rendez-nous service, pour nos archives, envoyez-nous une photo de votre favorite (la voiture pas la femme...). Si jamais vous avez la malchance de devoir prouver quelque chose à une compagnie d'assurances, nous pourrions alors vous rendre la politesse. On accepte tout genre de photo, mais une photo noir et blanc facilite notre tâche pour reproduction dans l'Autosiate.

Merci de votre coopération.

PUBLI-REPORTAGE SISTO

Des amateurs de voitures anciennes qui s'impliquent

Un des grands problèmes des amateurs, c'est souvent de trouver un endroit où il y a des gens compétents et bien équipés qui peuvent et veulent travailler sur des voitures européennes, nouvelles ou anciennes. Il existe certes quelques endroits, mais il y en a maintenant un de plus, composé de mécanos chevronnés.

Leur garage est vaste et leur équipement complet; ils possèdent un équipement qui saura vous intéresser: UNE MACHINE QUI DEMONTE LES PNEUS SANS TOUCHER LA JANTE et ils auront bientôt une autre machine qui balancera toutes, j'ai bien dit toutes les roues, à rayons, mag Boranni et autres. Chez Sisto on pense avant de réparer, on tente de réparer avant de remplacer. Ce qu'il faut pour une voiture ancienne quoi!

Ils ont aussi une gamme complète d'accessoires pour voitures européennes contemporaines: Ansa, Momo et autres pour Alfa, Jaguar, BMW et j'en oublie.

Si vous passez voir ces deux enthousiastes, ils vous accueilleront aussi avec le meilleur café en ville (le cappuccino et l'expresso vaut le meilleur restaurant spécialisé, merci) mais mieux encore, ils vous consentiront un rabais de 10% sur toutes les pièces et aussi sur la main-d'oeuvre.

Je suis certain que si vous leur demandez de faire quelque travail sur votre voiture, ancienne ou moderne, ils sauront vous satisfaire. Et si vous doutez qu'ils soient des experts dans le domaine, alors allez m'expliquer pourquoi le jour où je leur ai rendu visite, il y avait dans le garage une XJ6C, deux Alfas, une Fiat spyder, une Lamborghini et des tas de pièces Jaguar, Alfa, Fiat.

Gaétan Sisto, mécanicien, membre du E.V.E.A., appuyé par un spécialiste Jaguar, Jean Porta: une équipe qui peut vous aider en 1983.



MÉCANIQUE GÉNÉRALE SUR VOITURES EUROPÉENES

3148 BOUL. ROBERT, ST-MICHEL 725.9341

VALE

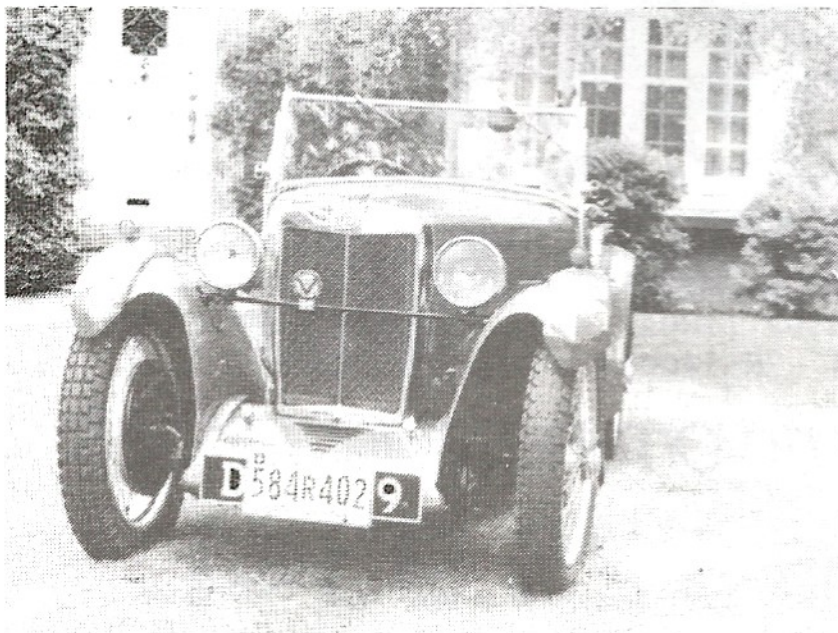
Edmund Richardson

One day in April or May 1983, the following will appear in several appropriate journals: - For Sale - "M.G. D Type 1931 in good condition and very original." That will be all. But those few common place mercenary words will hide a miniature saga, a love affair transcending many. Countless almost indescribable experiences, that some never have had, never will know, ranging from delightful fumbings around soft pretty thighs and camiknickers trying to find the gearlever and handbrake! To wind in the face and the only limit the limitless sky and so many other things you have not dreamed of, like the spitfire pilot who stretched forth his hand and touched the face of God - fanciful, yes, but mock me at your peril.

I think it was sixteen years ago that I and a friend pushed this car out of a container on a cold and grey morning on the dockside in Montreal. We put two gallons of gas into the tank, checked the coolant and she started on the third press of the large button on the wooden dash and soon her delicate and lovely nineteen inch wire wheels completed their first revolution in the New World after many thousands in England. What memories stir the dust in the attic of my mind beating Jags, Astons, Bentleys, Mercedes, T.R.^S, Healys, M.G.^S even a Ferrari Dino, all cars half her age - in tight slaloms - winning the prestigious V.A.C.M. "Tour de la gelée" in 1972; the only British car, the only open car and I expect some would add, the only crazy driver! Should that have been the case, I will paraphrase a great gentleman of almost two centuries ago "If doing that be crazy, it's folly to be wise".

Fortunately finance or as Dickens might have said, 'filthy lucre' has nothing to do with this 'sweet sorrow'. So if a buyer is not fortheoning who is worthy of this ageless child, I will instruct my executors to arrange that I be buried in the driver's seat, the windscreen folded flat and 60 on the clock.

Thank you little M.G. Thank you my friends and so many others who admired, photographed, pawed, leaned against the only one of her kind in Canada, one of but fourteen remaining of the 250 built. How fitting that she was conceived in and delivered from Pavlova Works in Abingdon England. Pavlova, the Ballerina Asoluta - the Triple M M.G. - both everlasting legends in their time. It can truly be said - Sic transit gloria mundi -





SPÉCIAL ADRESSES



En Angleterre

- CLASSIC AUTOS
10, High Street, Kings Langley, Hants
Pièces pour carrosseries, réemailage des collecteurs d'échappement, pièces pour XK.
- OLDHAM & CROWTHER
27/31 Watt Road, Westwood Industrial Estate, Peterborough, PE3 7PH
Toutes les pièces neuves et deuxième main. Créateur d'un Club (15 livres/an) pour prix discount pour leurs pièces + revue technique.
- Bill LAWRENCE
9 Badger Walk, Dibden Purlieu, Hants
Artisan qui fabrique des kits de réparation pour XK: caisse de batteries, aérateurs, réparation des gonds de porte, ...
- Trevor SCOTT-WORTHINGTON
"Gillingwood", Waste Lane, Berkswell, CV7 7GC, Warks
Pièces neuves et repdocutions US pour XK surtout. Quelques pièces de MK 2, dont les joints caoutchouc BL. Catalogue sur demande.
- NORMAN MOTORS
100 Mill Lane, London, NW 6
La caverne d'Ali-Baba de la Jaguar. Toutes pièces y compris Daimler.
- P.J. LANGFORD & CO LTD
Mushroom Farm, Trading Estate, Derby Road, Eastwood, Hants
Tous les pots Inox pour Jaguar et autres. 5% de remise au F.J.D.C.
- F.B. COMPONENTS
35/41 Edgeway Road, Marston, Oxford
Toutes pièces neuves depuis 1961.
- BURLIN SERVICES
The Greencroft, Salisbury, Wiltshire
Surtout pièces pour rénovations tous carbus SU, pompes SU, ...
- SUFFOLK & TURLEY
Unit 7, Attleborough, Fields Industrial Estate, Garret Street, Nuneaton, Warks
Garnissage et cuirs Conolly.
- AUTO-INTERIORS
Richmond Lodge, Luton Gowts, Luton, Spalding, Lincs.
Sièges et cuirs en kit, pour toutes XK ou Type E.

Aux Etats-Unis

- MOSS MOTORS LTD
p/o box MG, Goleta, California
Tout pour XK ou Type E.
- XKS Unlimited
4420 Edna Road, San Luis Obispo, California 93401
Pour toutes Jaguar post. 1949 seulement et XK dont Type E.
- WELSH'S JAG ENTERPRISES
1108 Oak Grove Av., Steubenville, Ohio 43952
Pas de catalogue, je vous rappelle sa devise: "Votre livre de pièces détachées est notre catalogue".



"L'AUTHENTIQUE"
Pizza cuite au four à bois



Restaurant "La Pizzaiolle"
5100 Hutchison (coin Laurier)
Outremont, H2V 4A9
Téléphone (514) 274-9349

PÉLERINAGE À RÉTROMOBILE

Daniel Noiseux

A force de lire toutes ces revues d'automobiles européennes, on en vient à rêver... Et si j'allais voir? Idée farfelue, irréalisable, et qui la plupart du temps serait reléguée dans un obscur coffre à gants faute de temps, faute de motivation sérieuse.

Mais voilà, il s'agit d'être l'heureux propriétaire d'une CITROEN TRACTION 11 B LEGERE fabriquée en février 1952. Ensuite, il faut que par coïncidence ma propre date de naissance soit aussi de février 1952, et finalement il fallait que je prenne connaissance d'une publicité vantant les mérites du SALON RETROMOBILE 83 à Paris au mois de février. Vous conviendrez qu'il ne s'agissait plus de coïncidences, c'était le DESTIN!

Fatalement, je devais contacter AIR FRANCE pour que l'on m'apprenne qu'il existait comme par hasard un spécial Apex très avantageux durant cette période. Etant de nature superstitieuse (je suis né le 13...), j'ai donc acheté mon billet.

DEUX CELIBATAIRES EN GOGUETTE...

Cette notion d'être le jouet du destin se confirma lors d'une rencontre avec un Monsieur réputé très sérieux, qui devait lui aussi se rendre à Paris au même moment. A cet effet, Gilles Desroches devient par la suite mon compagnon de voyage et accepta de bon gré de m'initier aux plaisirs du vagabondage autosiate européen.

C'est donc en célibataires que le dimanche soir 13 février nous prîmes place à bord d'un 747 d'AIR FRANCE à destination de Paris, France. Nos motifs sérieux et la courte durée (7 jours) de notre séjour nous évitèrent le douloureux déchirement du départ face à nos tendres compagnes. Pour ma part, le fait de partir le soir même de mon anniversaire apaisa le peu de remords que j'aurais dû éprouver et j'en fus d'autant plus réconforté que ma très chère compagne avait eu la douce pensée de nous offrir, à notre insu, le champagne à bord de l'avion pendant notre traversée. Bref, nous étions bénis.

Ma première traversée transatlantique fut très confortable et ce n'est qu'à l'arrivée le lundi matin à 8 h 30 que je compris l'effet du décalage horaire. On prit possession d'une R-5 GTL 5 vitesses, neuve, qui fit preuve de beaucoup de brio et d'une capacité de chargement étonnante pendant tout le voyage.

L'initiation de la circulation à Paris fut très instructive et sans l'effet soporifique du voyage je n'aurais jamais eu les nerfs à comprendre le système de priorité à droite. Une fois dans la ville, nous avons eu la surprise d'apprendre que des ahuris s'imaginaient pouvoir faire compétition à Rétromobile en tenant un salon du prêt à porter. Remarquez, c'est efficace... on a dû faire, malgré nos réservations 5 ou 6 hôtels avant de trouver un gîte convenable pour notre séjour.

Mais, enfin, on était à Paris. Ma première révélation fut un camion de type H, suivi de quelques Renault 4 CV et de Citroën DS, CX, GS, BX puis les ALPINE, R-5 Turbo, TALBOT, 2 CV, LIGIER, etc. Avec le prix du franc en baisse, l'imagination vous joue des tours mathématiques et 1000 FF se transforment en très peu de dollars U.S. très salivants.

RETROMOBILE: BUGATTI, DELAHAYE, ...

Pour en arriver à ce fameux salon Rétromobile, il aura fallu attendre à mardi pour y faire une première visite. Petite information: c'est un salon qui regroupe tous les ans, à la même date, une multitude d'exposants européens spécialisés dans la voiture de collection. On y retrouve autos, motos, pièces, accessoires, documentation, brocante, etc. En entrant, on est agressé par une quantité indécente de Bugatti, Delage, Delahaye, Jaguar (à vendre) et une quantité de stands tenus par différents clubs européens et évidemment, les boutiques de pièces, etc. Alfa-Roméo volait la vedette avec un stand fabuleux et on retrouvait même, dans un coin, quelques HOT-ROD américains des années 50.

LA CAVERNE D'ALI BABA

Mais pour moi, c'était d'abord et avant tout le temple de la traction avant Citroën. Dans mes rêves les plus inouïs je n'aurais jamais osé penser trouver à des prix aussi abordables autant de pièces absolument indispensables. Tout à fait ruineux... On a dit que le mot IMPOSSIBLE n'était pas français. J'ai tendance à le croire, ayant trouvé absolument tout ce que je n'osais demandé en premier lieu. A force de visites répétées au salon pendant 4 ou 5 jours, j'ai trouvé: mes phares AB TP 347, mes clignotants LABINAL, mes accessoires ROBRI, un SPEEDO complet neuf; j'ai découvert les merveilleuses plaques MAILLEFAUD, ma cimaise de calandre, etc.

LE GRAAL DES TRACTIONNS

Au cours de nos pèlerinages en campagne, à NOGENT LE ROTROU, nous avons accédé au GRAAL des tractions: DEPANOTO. C'est un ancien monastère voué à la nouvelle religion des voitures anciennes. En fait, j'ai moi-même bénéficié dans cet endroit de quelques petits miracles. Il s'agissait de demander (et de payer...) et tous mes souhaits étaient exaucés! C'est ainsi que j'ai vu se matérialiser devant moi: un volant QUILLERY d'origine (rouge...) et tous ses accessoires..., TOUS les chromes intérieurs et extérieurs..., tous les caoutchoucs imaginables..., bref tout ce que la R-5 pouvait contenir dans un seul voyage. Les propriétaires garderont sûrement un bon souvenir de ces Canadiens de passage qui les ont gardés au travail plus de trois heures passé la fermeture. Mais au moins une fois dans sa vie, il faut goûter le plaisir de pouvoir s'accaparer tout ce que l'on désire sur simple demande.

LE PARIS-DAKAR

Le lendemain, une visite à LOUVECIENNES nous fit rencontrer un personnage hors du commun. Le très sympathique Jean-Claude Avoyne nous a reçu dans son atelier spécialisé en rénovation de traction. Non seulement en est-il un fanatique, mais encore a-t-il eu l'audace en 1980 de courir le raid PARIS-DAKAR en traction 11 BL de 1951, se classant 3^e en catégorie 2 roues motrices et devançant toutes les voitures d'usine! Ce fut une journée mémorable, pleine d'anecdotes, d'histoires et de conseils concernant les tractions et qui fut couronnée par mon acquisition d'un superbe poste radio ARIEL d'origine.

Les derniers jours furent consacrés à de nouvelles visites à Rétromobile, à saliver sur toutes les voitures stationnées de plus de 10 ans d'âge et à tenter de manger dans autant de bistros différents que possible. Je mentionne, en passant, l'anecdote d'un compagnon de voyage qui, pris d'un soudain coup de foudre pour une 2 CV parmi 2 millions d'autres, laissa (sans trop d'espoir) sa carte d'affaire et l'adresse de son hôtel rêvant d'une acquisition prochaine. Le hasard fit que lors de ma dernière visite au salon, je rencontrais personnellement l'heureux propriétaire de cette même automobile. L'histoire est à suivre...

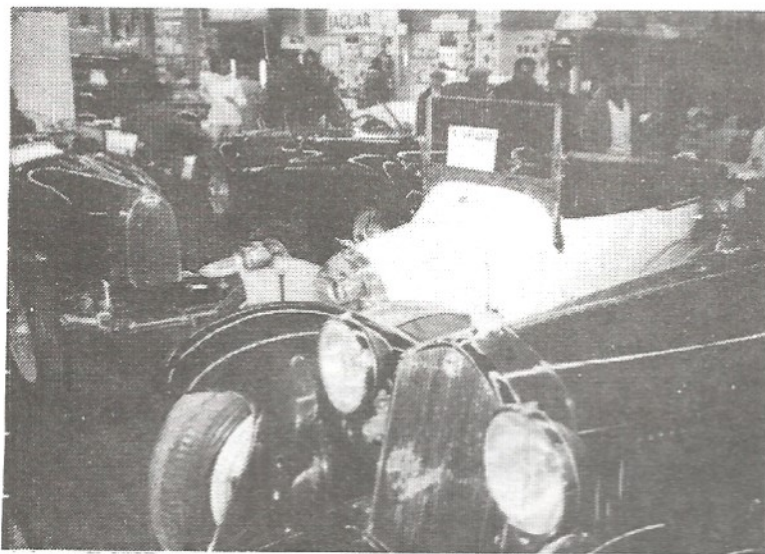
Enfin, jamais je n'aurais pensé faire autant en si peu de temps et c'est avec une certaine panique que j'ai constaté l'énormité de mon butin le samedi soir, veille du départ. Quatre caisses volumineuses et un système d'échappement, soit environ 140 kg plus mes bagages personnels. Trop tard pour contacter AIR CARGO... Et il n'est pas évident que la R-5 puisse contenir le tout, encore faut-il que les roues avant puissent porter à terre. Cauchemar en pensant aux douanes à l'arrivée. C'est à ce moment que j'ai redéfini la notion du bonheur: "Tout mon stock intact dans le coffre d'une automobile avec des plaques du Québec".

LE RETOUR AU BERCAIL

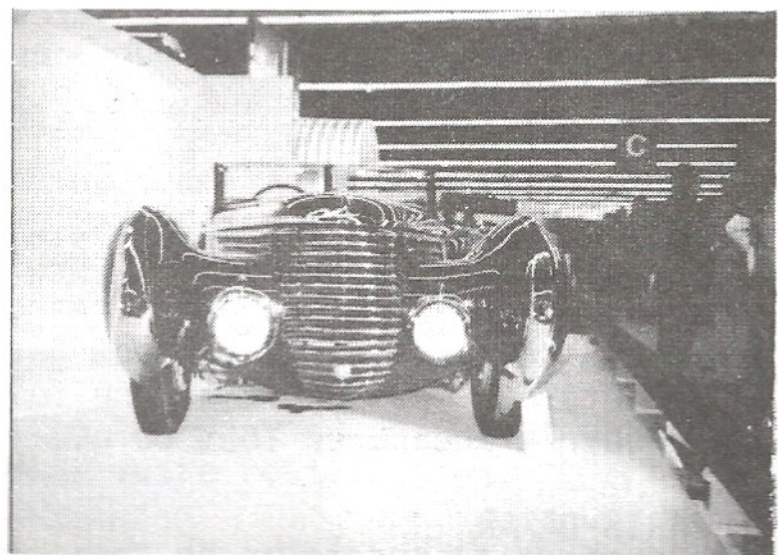
Après une nuit tourmentée, tous mes problèmes se sont dissous un à un. La "brave petite" R-5 a tenu le coup jusqu'au bout. Le personnel d'Air France s'est montré d'une gentillesse et d'une coopération exemplaire et ce, sans aucun commentaire désobligeant pour mon équilibre mental. Et finalement, le bouquet, malgré mes trois chariots de "bagages", aucun pépin aux douanes canadiennes. Après mention de l'article d'exemption magique, un clin d'oeil et un soupir de soulagement du douanier qui n'a pas été obligé d'inventorier mes pièces d'autos "antiques" m'ont permis de passer sans encombre.

En conclusion, je me résous dorénavant à subir les caprices du destin, et sans doute que l'an prochain à pareille date serai-je dans l'obligation de retourner à Paris.

Après tout, il me reste encore à voir la fameuse Tour Eiffel...



Rétromobile: la caverne d'Ali Baba.



Delahaye 235 MS carrossée par Fresnay.



La traction avant de J.C. Avoyne du Paris-Dakar.

HISTORICALLY SPEAKING

Pierre-André Ouimet

Did you ever wonder why our club name is what it is or the whys of the four colors on our badge. Well here is a little information about this.

Our name

Our name was decided between Gilles Desroches and Robert Marshall, the original two who started the club. The most important goal at the time was to find a name that would convey the same message both in french and english, defining the reason of existence of the club, but more embarrassing, the anagram of the club had to use the same sequence, hence E.V.E.A. and V.E.A.E., depending where you start on the badge. Clever isn't it?

Our colors

The colors. May be because they were exhausted by the preceding exercise, or because it was much more obvious, it was felt that the club represented the four main racing countries of Europe, so the racing colors of the official teams were selected: British racing green, Italian racing red, French racing blue and German racing used either silver or white in earlier days, practicality showed us the way and white was retained as we had a silver like background.

So this is how it all happened.

And the Autosiate...

As far as the name of Autosiate appeared, it was probably much to late in the wine... oops, in the night for either Gilles Desroches or Pierre-André Ouimet to remember, but they came up with the name on one of those nights!

LAST MINUTE ANNOUNCEMENT: The new car badges should be available when you read this issue. The price will be 15,00 \$ each and they now have a different shape to enable fitting to a badge car. Get yours at a coming event from the organizers or call a director on how to get one.

Why do Britons like warm beer?

Simply because they use Lucas refrigeration!

Pourquoi les Britanniques préfèrent-ils leur bière tiède?

Simplement du fait qu'ils emploient un système de réfrigération Lucas!

PETITES ANNONCES

Le SAVIEZ-VOUS? Les petites annonces de l'Autosiate sont gratuites.
Envoyez-nous la vôtre à: Autosiate, C.P. 332, V.M.R., H3P 3C6

A VENDRE:

MG TC Roadster, en pièces mais complète et à restaurer. Un beau projet! (moteur Volvo)
Tél.: 514-274-9977 (Daniel)

ON DEMANDE:

Tout ce que vous avez pour un AUSTIN 1935-36-37. (URGENT!)
Francis Baillargeon
17, rang St-Antoine
St-Irénée, Co. Charlevoix, Qué.
GOT 1VO

A VENDRE:

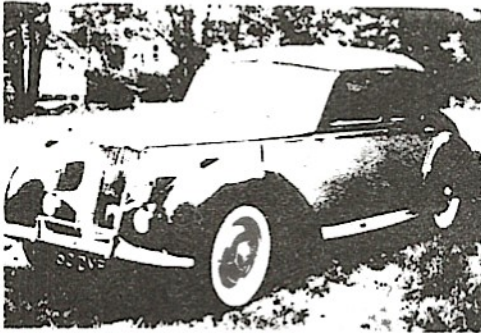
JAGUAR 1959 XK150S, convertible, solid car, needs restoration, can be done on premises, wire wheels, new top, exhaust, 5 500 \$.
Ken, 514-764-3568.

ON DEMANDE:

Documentation de TRIUMPH.
Tél.: 418-228-9280 (Gérard)
Beauce, Qué.

A VENDRE:

MERCEDES 1966. IMPECCABLE!
N'a jamais vu l'hiver!...
Tél.: 418-832-6044



A VENDRE:

RILEY 1954
Voir photo ci-dessus.
Mécanique parfaite et peinture neuve.
Pièces de rechange en sus.
Documentation.
Diane ou François Raymond
Tél.: 514-464-2177
Prix demandé: 10 000,00 \$
pour une superbe voiture de collection et de route.

ON DEMANDE:

Pièces pour un MG TD.
Moteur, boîte de vitesses, radiateur, phares, instruments et autres.
Jean-Pierre Lafortune
Tél.: 514-842-5401 (bur.)

MORRIS MINOR 1951
1300 \$ pour une jolie petite voiture économique.
Tél.: 418-643-2561

ROLLS ROYCE PHANTOM I Laundrette, 1927, new 7000 \$ laquer paint job and connelly leather roof, new headliner. A large rapidly appreciating classic automobile in excellent touring condition, location Toronto.
65 000,00 \$

LINCOLN CONTINENTAL convertible, 1965, "suicide doors", rust free body, new paint, leather interior. A beautiful highway cruiser soon to be proclaimed a classic. 70 000 miles, location Montreal. 9 000,00 \$

Reason for sale: Have purchased the long south after AC COBRA.
Bob Marshall
Call at home : 416-487-8295
or at the office: 416-789-2916

A VENDRE:

TR 3, 1963, remise à neuf, toit rigide/souple, mécanique impeccable, 4 900,00 \$, meilleure offre.
Tél.: 514-697-1202

Des centaines de pièces A-H 3000 Carrosserie et mécanique
En lot seulement
1000,00 \$ à discuter
André Raymond
Tél.: 514-436-2625 (jour)

Austin 1800, 1969, 37 000 milles
Etat de marche, à restaurer ou pour pièces (rouillée)
450 \$ à discuter.
Tél.: 514-436-2625 (jour)

IF YOU SELL YOUR CAR

If and when you part with one of your VEA registered car, please try to convince the new owner to join the club. Also notify our membership chairman of the name, address and telephone number of that lucky person so that he can make adequate follow up.

A VENDRE:

CITROEN LEGERE (11), 1955
Tél.: 514-389-8897

MERCEDES CLASSIC 1958
Tél.: 514-438-0022

AUSTIN A-40, 1948
Tél.: 418-678-9438

JAGUAR décapotable, 1964
Tél.: 819-228-2711

A VENDRE:

CITROEN C-4, 1929, 6 places
Décapotable, restaurée et prête pour la route.
Une jolie voiture rare et différente.
Tél.: 819-864-4173
J.P. Héry
C.P. 37, 596 rue Parc
Deauville, Qué., JOB 1NO

FOR SALE BY FOUNDING MEMBER OF V.E.A.E.

SUNBEAM TIGER 260, 1965, low mileage, 3 tops, excellent condition, location Toronto.
10 000,00 \$

SPRITE MK I (Bug Eye), 1961, good running order, location Montreal. 3 000,00 \$

JAGUAR XKE Roadster, 1961, serial number 47, beautiful restoration, may be nicest in Canada, everything new, 2000 miles since body-off restoration, location Toronto.
23 000,00 \$

AVANTI II, 1971, auto, leather, stereo, air cond., new paint, carpets, brakes, ignition system, fiberglass body, 4 seater, beautiful and unique road car, location Montreal.
13 000,00 \$

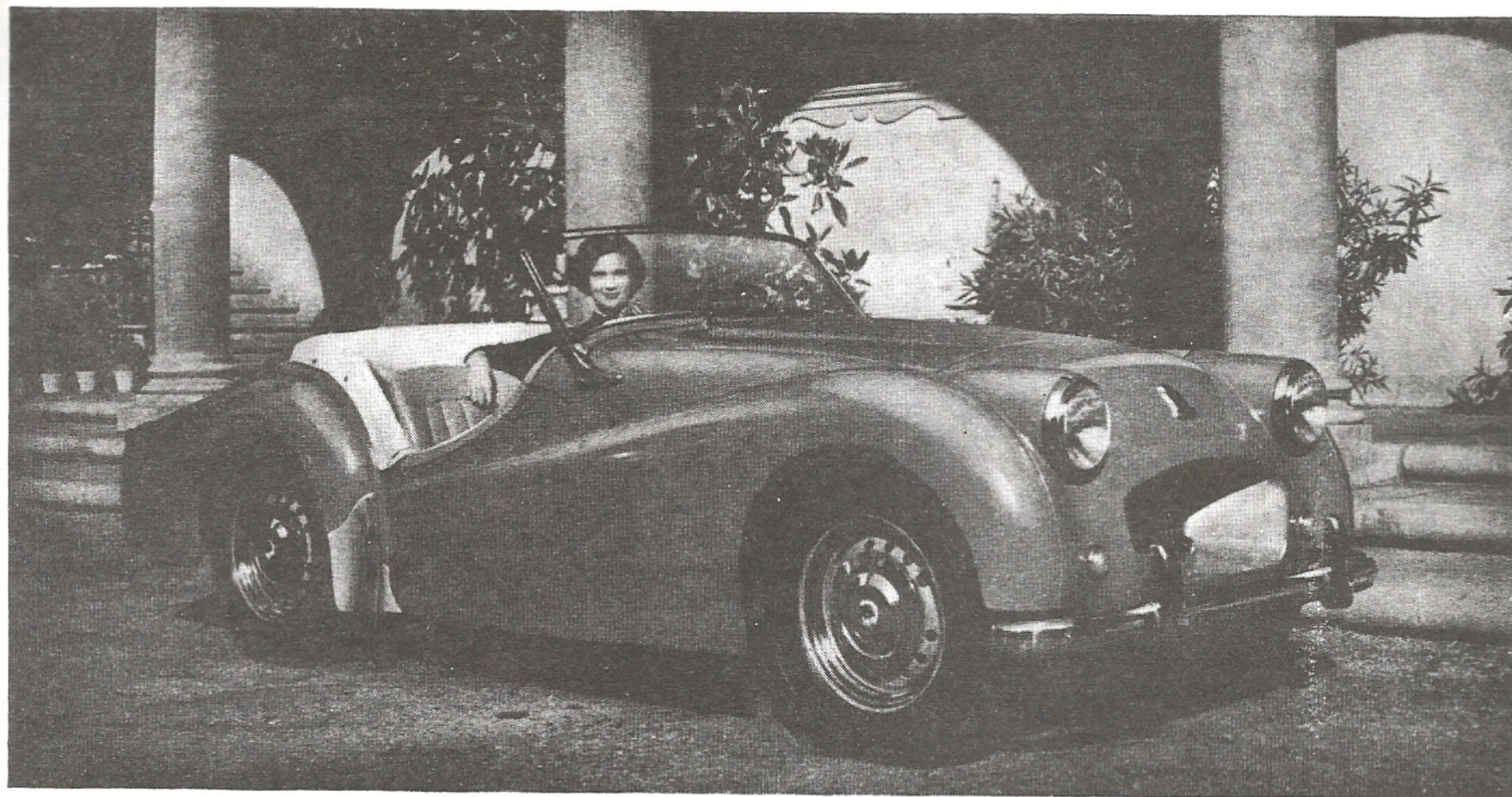
MG TB, 1939, body-off restoration, new wood, top tonneau, side curtains, leather interior and carpets. A complete ground up job on a very rare classic MG, location Toronto.
19 000,00 \$

AUSTIN COOPER 1275 "S", 1968, totally original (a rare find) including carpets, new paint and chrome parts, very fast and reliable, location Toronto.
7 000,00 \$

ROLLS ROYCE Bentley S-1, 1957, silver over black, 4 door sedan. Serious inquiries only.
Phone 514-692-6256. Private.

SUNBEAM Tiger 1968 Mark II, rare model, restored, 6 200 \$.
514-458-5941.

TR4 1963, white convertible with hard-top, mint condition, a classic. 7 000 \$.
514-695-4336



It's a **TRIUMPH** *T.R. 2*

More Performance per Dollar than any other Car in the World

JUST A FEW DETAILS

Most exciting performance of any car in its price class!

Official Speed? 124.095 m.p.h.
(in speed trim)

Displacement? 1991 cc (121.5 cu. in.).

Horsepower? 90 B.H.P. @ 4800 rpm.

Acceleration through gears?

0 to 30 m.p.h. in 3 seconds.

0 to 60 m.p.h. in 11.2 seconds.

And still it's in the low-priced field.

Write for brochure.

YOU'LL find your T.R. 2 will easily top 100 m.p.h.; but performance is more than just speed alone. As you drive you'll relish the magnificent "feel" of the car—at *any* speed. Clean-cut cornering. Unbeatable getaway, that puts you out in front when the light goes green. A chivalrous car, too . . . feather-light for a lady's hand . . . and feather-weight on a man's pocketbook, with up to 40 miles per gallon!

All this for \$2499 plus tax and license, at ports of entry.

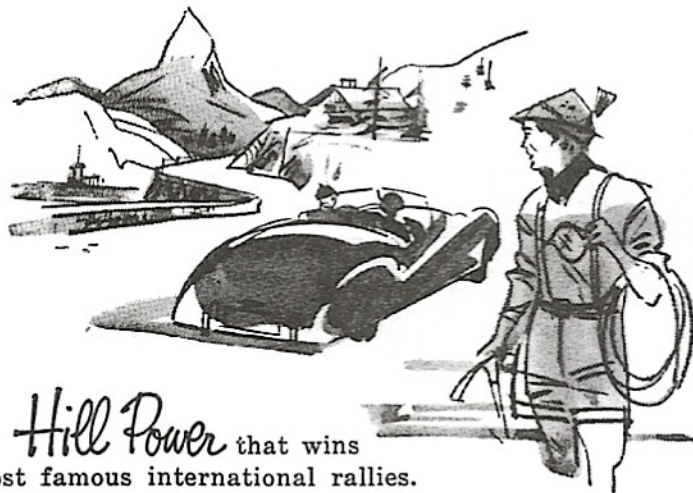
WRITE FOR NEAREST DEALER

EASTERN DISTRIBUTOR SOUTH EASTERN MOTORS, INC., 1939 Harrison St., Hollywood, Florida • 7 Park Ave. (Suite 53), New York 16, N. Y.

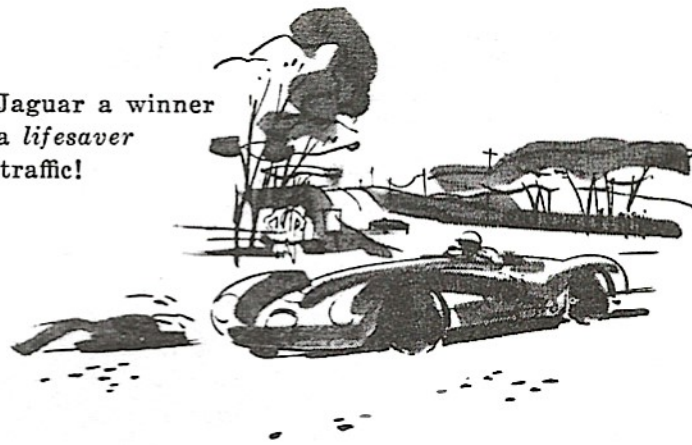
WESTERN DISTRIBUTOR CAL SALES INC., 1957 W. 144th Street, Gardena, California

Standard-Triumph Motor Company, Inc., 99 Park Ave., New York 16, N. Y.

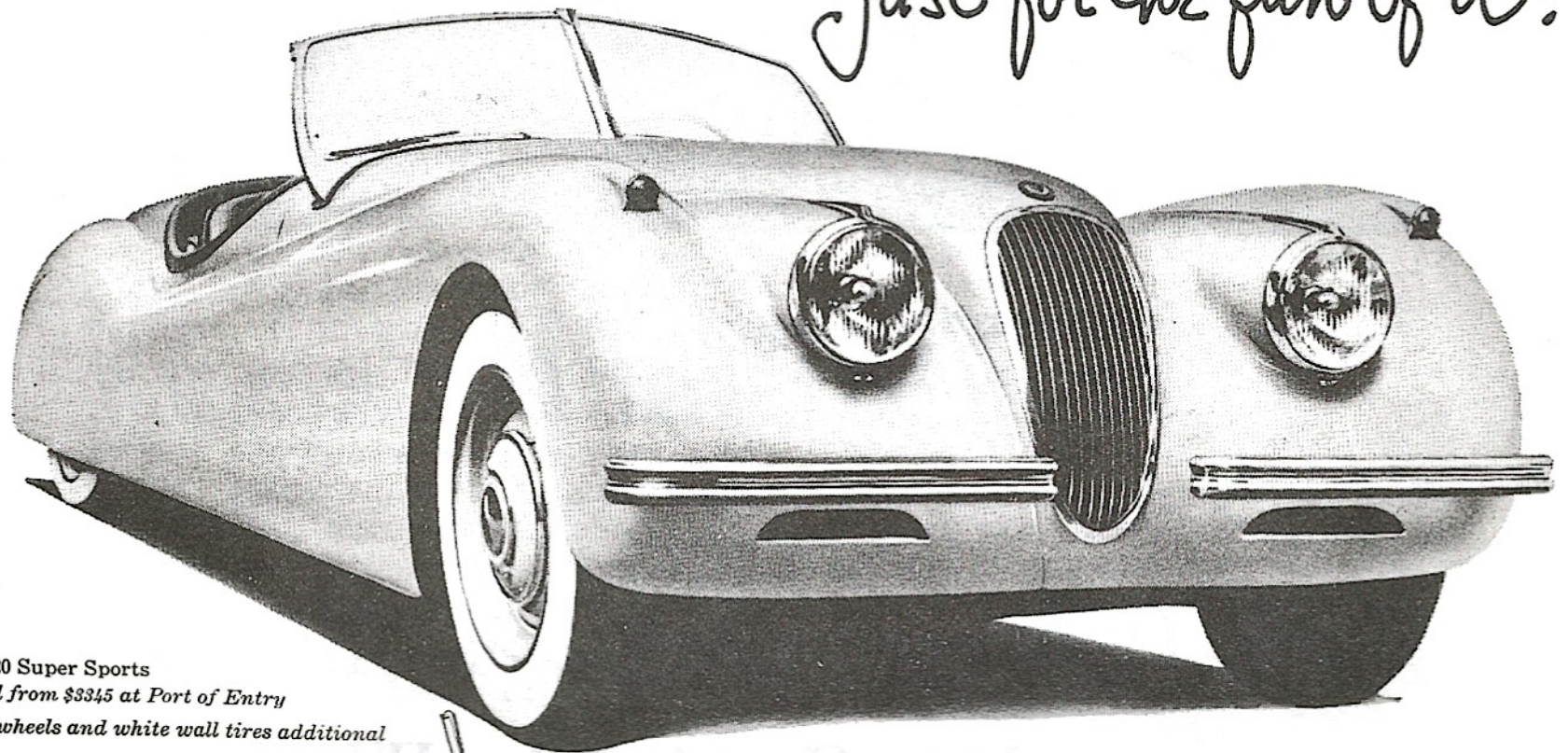
Speed that's made Jaguar a winner
in over 46 major races . . . a lifesaver
in modern American traffic!



Hill Power that wins
the most famous international rallies.



Just for the fun of it!



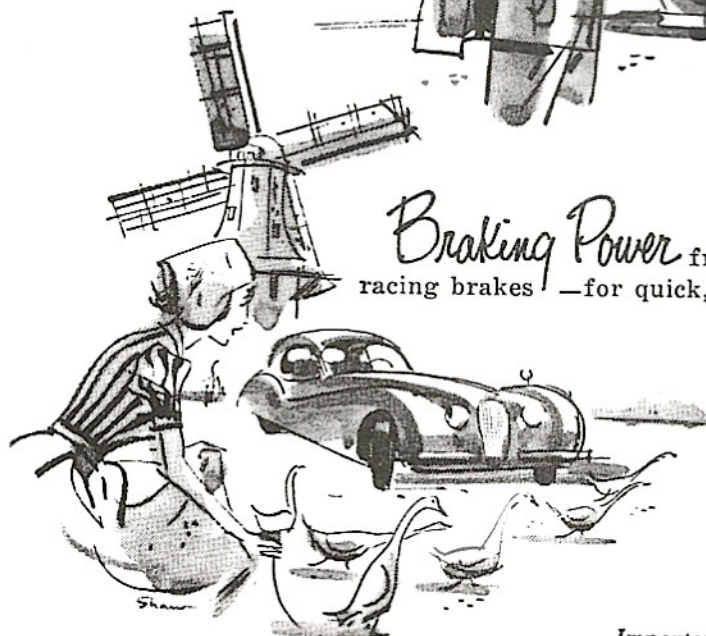
XK 120 Super Sports
priced from \$3345 at Port of Entry
Wire wheels and white wall tires additional

Maneuverability
for any road situation!



A highly personal car . . . for those who appreciate superior motoring performance! Jaguar's famed engine makes it the world's *fastest* stock car. Low center of gravity, precision steering and braking power—the *safest*. Superb "roadability"—*the most exciting!* Let your dealer show you Jaguar in action . . . *just for the fun of it!*

Braking Power from oversized racing brakes—for quick, abrupt stops!



JAGUAR
the finest car of its class in the world

Importer West of the Mississippi
CHARLES H. HORNBERG, JR., INC., 9176 SUNSET BLVD., LOS ANGELES • THE HOFFMAN MOTOR CAR CO., INC., 487 PARK AVE., N.Y.
Importer East of the Mississippi

EVEA ACTIVITÉS 1983 / 1983 VEAE EVENTS

<u>DATE</u>	<u>ACTIVITÉS/EVENT</u>	<u>RESPONSABLE (1)</u>	<u>RESPONSABLE (2)</u>
Mars 26 March 26	Matinée technique	A. Raymond	P. Ouimet
Avril 4 April 4	Tournée de bourgeons	FQVA	
Mai 10 May 10	Economy Run	R. Boudrias 697-9037	P. Ouimet 694-1135
Mai 29 May 29	Rallye Ste-Justine	FQVA	J. Arcouette 388-4802
Juin 19 June 19	Gymkhana	C. Tisshaw 695-9689	B. Neapole 342-1969
Juillet 1,2,3 July 1,2,3	Concours d'élégance	FQVA	
Août 6 August 6	Journée de plein air/ Field day	M. Bourgeois 733-2447	J. Nocera St-Sauveur
Août 14 August 14	Concours d'élégance	VAQ	Yves L'Ecuyer 689-1521
Sept. 11	Rallye coupe Hemmi	B. Smith 461-2545	
Oct. 16	Tournée d'automne/ Fall Run	R. Deslauriers 487-9697	
Nov. 4	Cinéma/Cinema	R. Cook 695-2225	
Nov. 25	Soirée sociale/ Social event		



CORBY/WISER'S

Gérald Maltais
Gérant de District Senior
Senior District Manager

Bureau des Ventes du Québec
Quebec Sales Office
752 Chemin du Golf
Ile-des-Soeurs
Montréal, Québec H3E 1A8
Tél.: (514) 769-4573



ENTHOUSIASTES DES VOITURES
EUROPÉENNES D'AUTREFOIS
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

GRANDE CAMPAGNE DE RECRUTEMENT

ALORS QUE DÉBUTE LA NOUVELLE SAISON, NOUS AVONS FIXÉ UN OBJECTIF RECORD DE PARTICIPATION POUR CETTE SAISON TRÈS REMPLIE: AVOIR LE PLUS GRAND NOMBRE DE PARTICIPANTS POSSIBLE. VOUS D'ABORD, MAIS AUSSI UN AMI, UNE RELATION QUI POSSÈDE AUSSI UNE VOITURE ÉLIGIBLE ET QUI VEUT PARTICIPER.

RECRUTEZ UN OU DES NOUVEAUX MEMBRES EN 1983. VOUS AUREZ LA CHANCE DE VOUS MÉRITER UN PRIX INTÉRESSANT LORS DU TIRAGE QUI SE FERA À LA CLÔTURE DE LA SAISON CHEZ CORBY'S, PARMIS TOUS CEUX QUI AURONT RECRUTÉ DES MEMBRES. UN NOUVEAU MEMBRE, UNE CHANCE DE GAGNER, DEUX NOUVEAUX MEMBRES, DEUX CHANCES! NOUS DEVRIONS, AVEC VOTRE AIDE ATTEINDRE LE CHIFFRE DE CENT MEMBRES DÈS CETTE ANNÉE. VOUS TROUVEREZ CI-JOINT UN FORMULAIRE D'ADHÉSION, SI VOUS EN DÉSIREZ D'AUTRES, DEMANDEZ-LE NOUS.

EN 1983, LE E.V.E.A. PREND DE L'AMPLEUR GRÂCE À VOUS!



VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

ENTHOUSIASTES DES VOITURES EUROPÉENNES D'AUTREFOIS

C.P. 332, VILLE MONT-ROYAL, QUEBEC, H3P 3C6.

DEMANDE D'ADHESION 1983/1983 .MEMBERSHIP APPLICATION

(LETTRES MOULÉES; S.V.P./PLEASE PRINT OR TYPE)

DATE: _____

NOM/NAME: _____
(Prénom/First) (Nom /Family) Spouse's first /Prénom du
name conjoint)

RESIDENCE /
HOME ADDRESS: _____
(No.) (Rue/Street) (Ville/Town) (Code Postal/Postal Code)

TÉLÉPHONE: Résidence/Home: _____
Bureau/Business: _____

VOITURES/CARS:

<u>ANNÉE/YEAR</u>	<u>MARQUE/MAKE</u>	<u>MODÈLE/MODEL</u>	<u>STYLE DE LA CARROSSERIE/ BODY TYPE</u>	<u>ETAT DE MARCHE ? ROADWORTHY?</u>
				<u>OUI/YES</u> <u>NON/NO</u>

pour nos archives: inclure photos / for club's archives: enclose pictures

COTISATION ANNUELLE/ANNUAL DUES : 25,00 \$
RENOUVELLEMENT APRÈS LE 1er MAI 1983 /RENEWALS AFTER MAY 1, 1983 : 30,00 \$
ÉCUSSON DU CLUB / CLUB BADGE (ALUMINIUM) : 15,00 \$

Renonciation de responsabilité: Par les présentes, je dégage le club organisateur, ses membres ou toutes personnes officiellement reliées au club, de toutes responsabilités pour accidents ou dommages de quelque nature que ce soit pouvant découler de ma participation ou présence à toutes activités des E.V.E.A.

Waiver of liability: I hereby release the sponsoring club, its members or agents and any person officially connected with this club, from all liability for any injuries or damages whatsoever arising from my participation in or presence at any V.E.A.E. activity.

FAIRE CHÈQUE À L'ORDRE DE EVEA

SIGNATURE

PLEASE MAKE CHEQUE PAYABLE TO VEAE/EVEA

parrainé par/sponsored by
membre du E.V.E.A.