

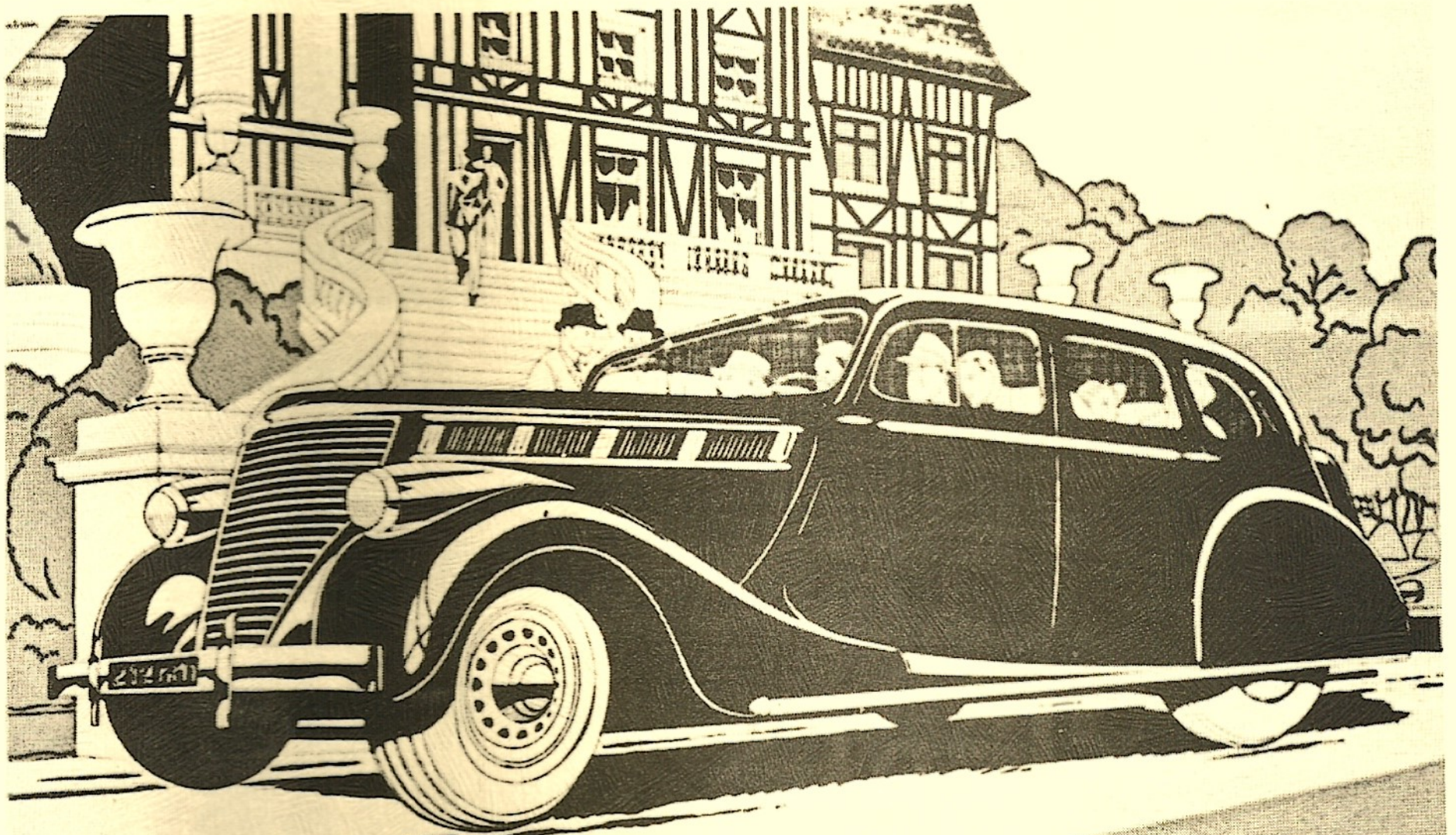


Vol. 9
no 3

Autosiaaste

Novembre November 1983

Renault l'Empire de Billancourt



Magnifique voiture, la Vivastella offre 3 places sur chaque banquette et deux confortables strapontins. C'est la voiture des grandes familles et des longs voyages dans le plus parfait confort.

Catalogue 1939.



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 \$

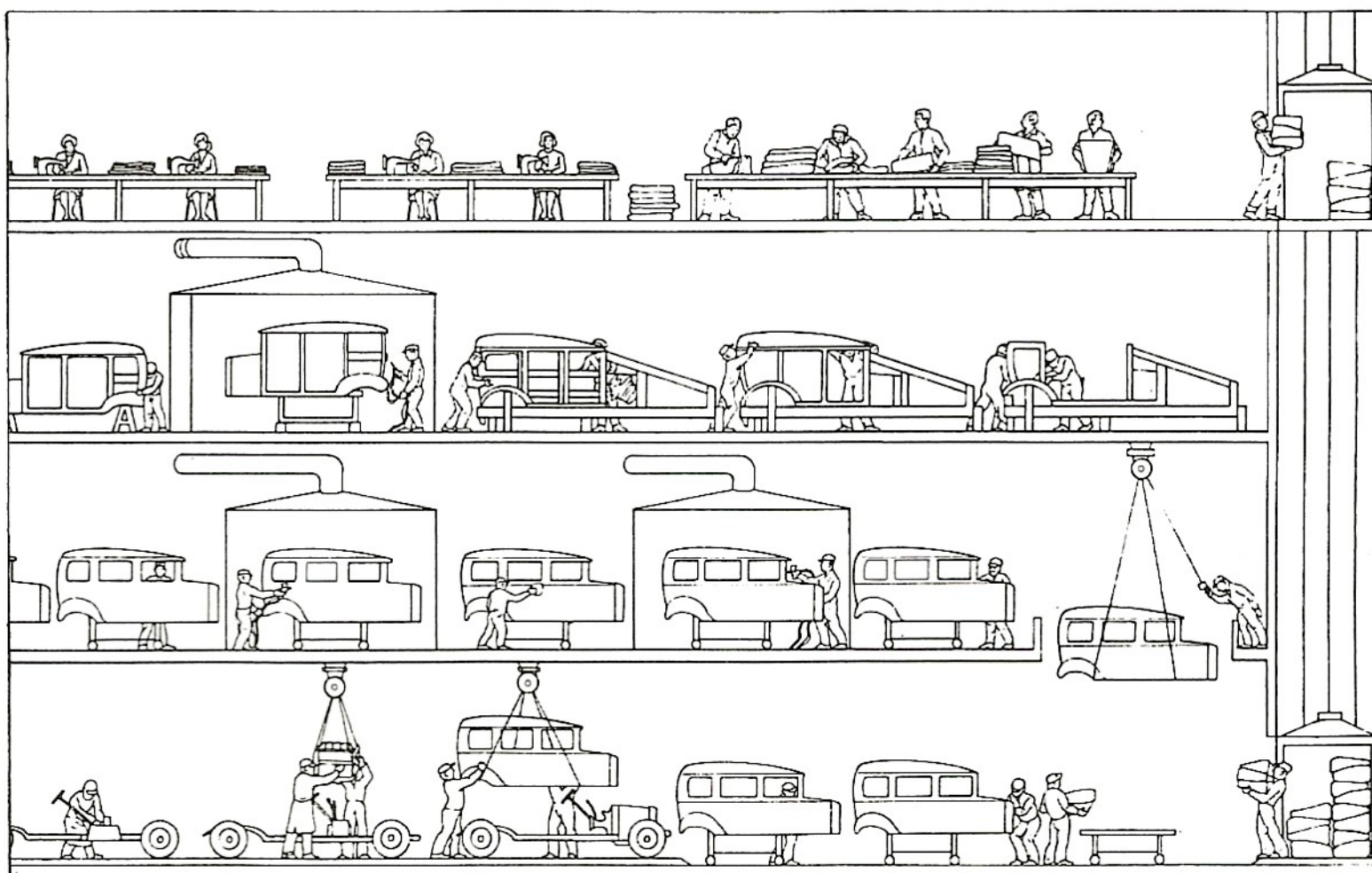


Autosiasaste

Novembre November 1983

Sommaire — Contents

Editorial par Gilles Desroches	p. 2
La sortie à St-Sauveur par Boudrias et Merson	p. 3
Morgan Motor Co. Ltd: tradition et philosophie par Marc Bourgeois	p. 5
Répertoire E.V.E.A./Directory V.E.A.E.	p. 9
Views on the Rallye Coupe Hemmi by Marjorie et John Lumsden	p. 18
La page de publicité	p. 22
Petites annonces	p. 23



En guise d'éditorial

par Gilles Desroches

La question de l'éligibilité des voitures dans notre club a toujours été épineuse compte tenu du fait que nous sommes voués à la préservation des voitures anciennes européennes et que les modèles "intéressants" d'aujourd'hui seront les pièces de collection de demain. Un des buts du club est donc de s'assurer que ces modèles parviendront à maturité en bon état évitant ainsi de les voir détruire par la presse hydraulique du casseur.

D'après cette description, une Lamborghini Countach ou une Aston-Martin Lagonda 1983 pourraient être admissibles car elles seront sûrement des classiques dans un certain nombre d'années. Mais cela ne ferait pas de nous un club de voitures anciennes.

Pour plusieurs, "ancien" veut dire avant 1941. Certains regardent de haut les "fifties" comme ne faisant pas partie du lot des fins connaisseurs en automobile. Les compagnies d'assurances et nos gouvernements exigent 25 ans d'âge. Il existe cependant une exception pour l'importation des voitures ayant au moins 15 ans et je suggérerais que le club adhère à ce critère d'un minimum de 15 ans.

On pourrait prévoir des exceptions pour certains modèles plus récents présentant un intérêt particulier (par exemple, toutes les Morgan seraient éligibles: après tout, elles sont du crû 1930!).

Ou encore, certaines voitures ayant au moins 10 ans mais dont la production a débuté il y a au moins 15 ans et qui n'ont pas subi de changements au niveau du moteur ou de la suspension pourraient être également admises. (Selon ce critère, une type E 1972 six cylindres est admissible alors qu'un V12 ne l'est pas: une VW coccinelle 1972 n'est pas admissible dû aux changements de moteur et de suspension.)

En résumé, seules seraient éligibles les voitures:

- 1) de fabrication européenne uniquement;
- 2) d'au moins 15 ans d'âge;
- 3) dans leur état d'origine ou dont les pièces de remplacement respectent les critères d'éligibilité;
- 4) d'au moins 10 ans d'âge dont la production a débuté il y a au moins 15 ans et s'est poursuivie sans modifications pour se terminer il y a au moins 10 ans;
- 5) d'un intérêt particulier selon les membres du comité d'admission.

Si vous jugez que ces critères sont trop restrictifs, pensez au fait que ma Citroën SM sera éligible dès janvier 1985. Que ferez-vous alors lors de l'épreuve du slalom?

La sortie à St-Sauveur

par Richard Boudrias et Tom Merson

Oui, c'était une belle journée...! Le départ de la rencontre a lieu au centre d'achat Laurentien.

Les Bourgeois et les Merson étaient déjà là à mon arrivée. Peu de temps après, les autres vaillants membres arrivèrent tout à fait préparés pour la balade vers St-Sauveur.

Les premières minutes d'une rencontre dégagent toujours un atmosphère très stimulant. Henri Colombani nous arrive au volant de sa "recently acquired" Daimler... le chanceux. Quant à Daniel Noiseux, il nous présente sa nouvelle Jaguar XK 150. Le reste des habitués "placotte" de la voiture du voisin en attendant l'heure du départ.

Faisant un peu l'effet d'un bon berger retrouvant ses brebis, France et Marc Bourgeois s'assuraient de la bonne évolution du convoi sur la route #117, mais hélas, le mauvais sort frappe un de nos membres d'une attaque double de "punctureïdis". En effet, la Rolls des Chartrand fut temporairement immobilisée par deux crevaisons. Nous sommes arrivés au Mont-St-Sauveur malheureusement plus tard que prévu, ce qui a eu pour effet de bousculer les activités prévues pour la journée.

Bob Shelso et Jean Nocera nous accueillèrent avec trois activités répondant à tous les goûts.

Victime du retard, "et quelque pique-nique aussi nous poussant, nous manquâmes de ce pas la chasse au trésor". C'est notre perte car au dire de notre ami Tom Merson...

Of course this glorious day would not be complete without a test of skills demanded by a scavenger hunt. While all participants were certainly enthusiastic, their spirits were soon dampened by the rapid change in weather conditions.

The untimely rains created several difficulties such as complete loss of vision and several records were set for the time required to put up the top (to avoid drowning). For those of you requiring more details, just imagine crawling into the boot of a bug-eye sprite to retrieve the bows which are in front of the hood, which is behind the picnic cooler, which is beside the tool kit.

Each of the competitors managed to find their way back and look forward to a rescheduling of this event.

Les autres (moi y compris) après une baignade aussi méritoire que rafraîchissante, capitulaient devant les charmes d'une table tapissée de bons petits plats arrosés de quelques gouttes de vin... La nature se charge de nettoyer les tables par une ondée presque tropicale. Soucieux de l'absence des Chartrand & family, Marc, Jack Keery et moi entreprenons une tournée de reconnaissance et les retrouvons sains, saufs et rassasiés assistant leur élégante Lagonda, victime d'une sclérose du Magnéto. Ils durent retourner à Montréal en Rolls, souper et revenir avec les pièces de rechange. Quelle journée...

Lavées par la pluie, les voitures astiquées sont prêtes pour le concours d'élégance.

Les juges Bill Nymark et Philippe Constant, après un judicieux examen, décernent la première place à la Mercedes de Ron Cook. Cette dernière n'étant pas admissible aux compétitions du Club à cause de sa jeunesse, le titre revient à la Austin Healey de John Smith. La deuxième place est attribuée à la TC de Claire Keery, tandis que la voiture #8 (nous ignorons pour le moment le nom du propriétaire ainsi que le modèle de voiture) décroche la troisième place.

Le retour est paisible et sans ennui. Un gros merci à Marc, Jean et Bob pour une sortie des plus réussie.

N.B.: Ed Richardson could not make it for the whole day but his unexpected visit was very much appreciated.

651-5500
527-8995

Serge Paquette Inc.
COURTIERS D'ASSURANCES



Gilles Paquette, C.D.A.A., F.I.A.C.

280 ouest, St-Charles, suite 101
Longueuil, Qué., J4H 1H3

Marché d'assurances
particulier pour
voitures anciennes

Morgan Motor Co. Ltd: tradition et philosophie

par Marc Bourgeois

La philosophie à la base de la construction d'une Morgan énonce que plus de 99.99% des constructeurs d'automobiles font erreur. Seul Le Cantique des Cantiques est demeuré plus coriace aux changements et à l'évolution que la "Moggie".

A l'époque de la production en masse et de l'automation, la plus ancienne et la seule société à caractère privé de fabrication automobile continue toujours de produire neuf voitures par semaine dont sept sont destinées à l'exportation.

COMMENT CONSTRUIT-ON UNE MORGAN EN 1983?

De la même manière et selon le même procédé qu'il y a plus de soixante-dix ans. A titre d'exemple, la suspension et le train avant sont en substance de conception et de fabrication identiques à ceux des modèles trois roues réalisés en 1909 par le fondateur H.F.S. Morgan, modèles que nos petits cousins de la vieille France ont qualifiés de l'appellation propre de "Sidecar".

Le sous châssis d'une Morgan, entièrement de frêne, est tout à fait d'avant-garde au dire du président actuel, Peter Morgan; il résiste à toute corrosion de quelque provenance que ce soit, animale, végétale ou minérale, sauf en ce qui a trait à une certaine variété de l'ordre des hyménoptères, les fourmis blanches, que l'on retrouve en Chine. Voilà sans doute la raison de la faiblesse marquée des exportations dans ce pays où jadis les pousse-pousse n'étaient concurrencés strictement que par les palanquins. Enfin, à la suite d'un accident, le coût des réparations du sous châssis demeure peu élevé et encore moins élevé au cas de collision frontale avec un "Lorry".

De nos jours, la voiture subit toujours un assemblage à la main, éléments de carrosserie, modules de sous châssis, châssis ou finition intérieure. Un coup d'oeil sur un coin de l'atelier nous fera voir un ferblantier découper à l'aide de ciseaux à main les panneaux d'acier ou d'aluminium, un rembourreur tapissant à la pièce les panneaux de revêtement intérieur. Peter Morgan songe constamment à doter l'usine de certains outillages mécaniques.

LES CENT JOURS DE GESTATION

Les cent jours de cheminement critique nécessaires à la naissance d'une Morgan n'ont rien pour faire plisser les yeux des membres de la Direction de Mitsubishi Co. Ltd.

La fécondation d'une Morgan résulte de l'accouplement du châssis aux éléments mécaniques, moteur, train avant et arrière. Suit la fabrication et l'assemblage du sous châssis de frêne et sa juxtaposition au châssis

d'acier au moyen d'écrous serrés à la main, l'ajustement du châssis de portes et la pose des planchers de bois.

AU VINGTIÈME JOUR...

Le vingtième jour, les menuisiers s'affairent au cintrement des arches des roues arrières, opération des plus délicates réalisée par le laminage de pièces de frêne à l'aide d'acides et de colles. Selon certains milieux informés, M. Roger Taillibert aurait contrefait ce procédé pour le decintrement des coques du Vélodrome Olympique et ce pour des motifs d'économie. Puis s'affairent deux carrossiers qui, en deux jours, façonneront et assembleront les panneaux arrières et de côté et les garde-boue, la calandre avant et tous les autres éléments de carrosserie à l'exception du capot du moteur. Le capot d'une Morgan est muni de volets d'aération que nous, nonobstant les exigences de l'Office de la langue française, appellerons "louvers". Ces "louvers" sont faits à l'aide d'une machine outil, datant d'après guerre des Boers, et mue entièrement de bras d'homme. Chacun des "louvers" est pressé individuellement aux endroits cochés au crayon. Cette opération est réalisée depuis nombre d'années par un seul et même employé qui persiste toujours dans son travail malgré une tendinite chronique des avant-bras.

Au quarante septième jour, la voiture encore squelettique est remise à peinture et aux "sculptors" communément appelés "Putty Experts". Sablage, trois couches d'après et trois à six couches de peinture sont appliquées.

... APRÈS SOIXANTE JOURS...

A compter du soixante et unième jour et durant les trente jours qui suivront, l'on s'affaire à installer les circuits électriques, à la pose des revêtements intérieurs, du toit et du tonneau qui sont découpés à la pièce et ajustés à la voiture; aucun morceau n'est coupé à l'avance. Enfin le parebrise, les parechocs, les moulures, roue de secours sont apposés et la voiture est finalement préparée pour sa première tournée d'essai.

Trente-cinq kilomètres en deux tournées d'essai suffisaient à Charlie Curtis pour déceler les problèmes mineurs et les dernières mises au point avant d'effectuer une livraison. Ce Charlie Curtis, mécanicien à la retraite a effectué durant plus de cinquante (50) ans les dernières vérifications sur la plupart des voitures produites.

LA MAIN INVISIBLE D'ADAM SMITH

Depuis le début des années 20, l'usine de Morgan est située au même endroit, à Malvern Link, petite localité du Worcestershire et située à environ 200 km à l'ouest de Londres. Le processus de montage est réparti en 9 bâtiments séparés entre lesquels les voitures sont déplacées à bras d'hommes au moyen de tirettes mécaniques. Cette méthode de fabrication, qui laisse sans doute songeurs les éminents professeurs du "Harvard Business School", demeure très loin de la robotisation et même des thèses de l'éminent économiste Adam Smith.

Comment une telle entreprise peut-elle exister dans un monde où la survie dépend de la production de volume et d'une mécanisation au détriment de la main-d'oeuvre? Peter Morgan vous répondra que son produit est essentiellement dirigé vers les sociétés affluantes où la technique automobile demeure des plus avancées. A titre d'exemple, les distributeurs de l'Allemagne, du Japon, de la Suisse possèdent des listes d'attente de plus de deux ans pour la livraison d'une Morgan.

A tort ou à raison, Morgan Motor Co. Ltd n'a jamais fait d'effort de moderniser sa voiture sport classique et ses politiques, mais, avec la disparition des marques aussi reverées que MG, Triumph ou Austin Healey, la tentation d'augmenter la productivité se fait de plus en plus pressante.

LA GAMME MORGAN EN 1983

Depuis 1970, pour les raisons que nous déplorons tous, la Morgan n'est plus vendue sur les marchés canadiens et américains. Antérieurement à la mise en vigueur de toute la réglementation relative à la construction des parechocs, la voiture était encore importée aux U.S.A. moyennant une conversion au gaz propane et ce, aux fins de rencontrer les normes anti-pollution. Cette absence a contribué à augmenter considérablement la valeur de revente des "Moggie".

En Angleterre, la voiture est disponible avec deux à trois ans d'attente et il existe même un marché noir d'option d'achat. En version deux places ou quatre places, la Morgan offre une mécanique Fiat ou Ford de 1600 cc ou même une mécanique V8 Rover de 3.5 litres, moyennant un prix variant entre 15 000 \$ et 20 000 \$ selon les options choisies.

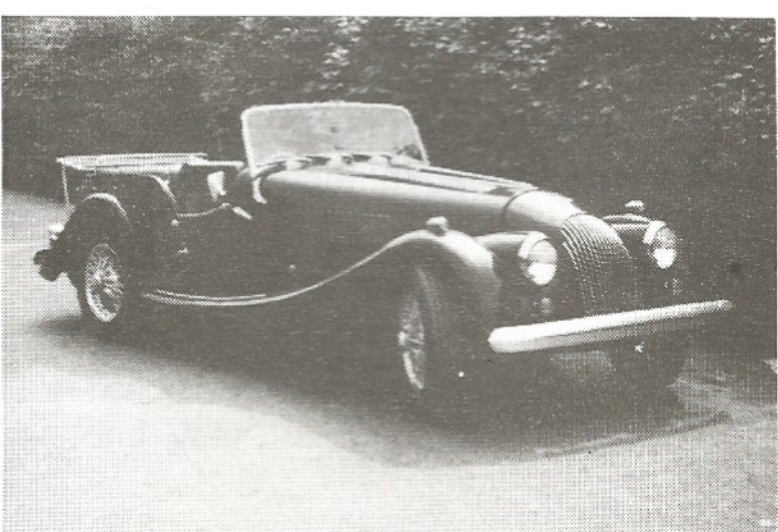
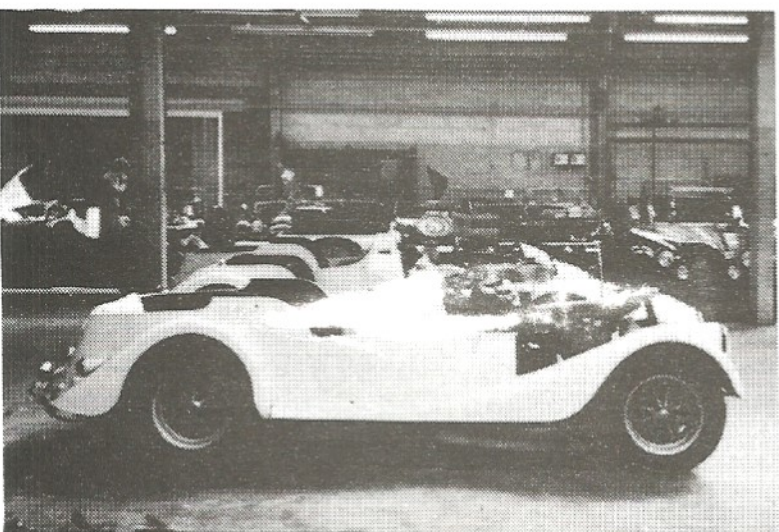
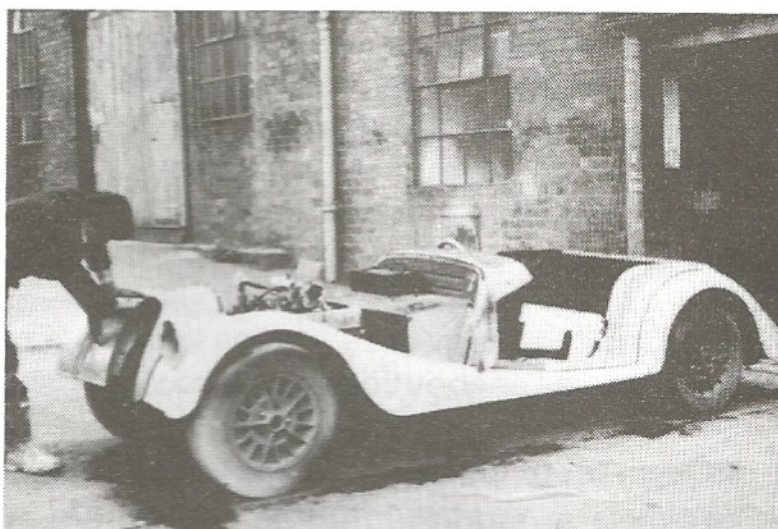
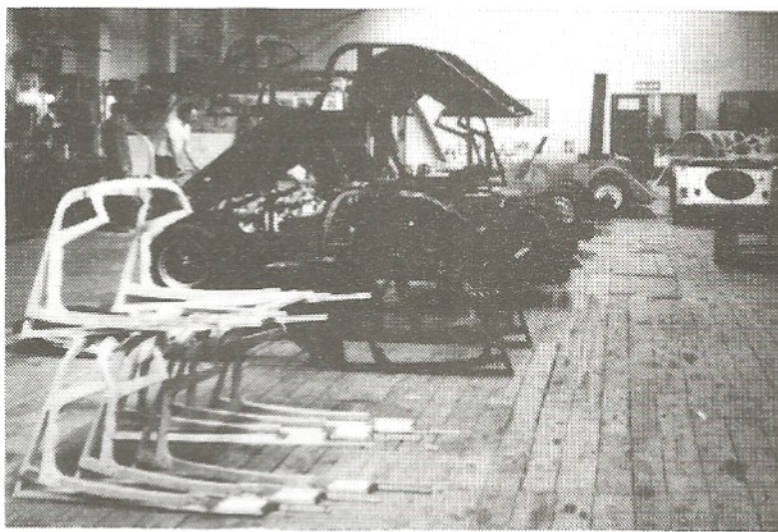
Que diriez-vous de verser 20 000 \$ pour une voiture sans glace latérale, sans siège amovible, sans poste de radio, sans coffre arrière et ce, avec ou sans bouton poussoir de télécommande. Une aubaine sans doute.

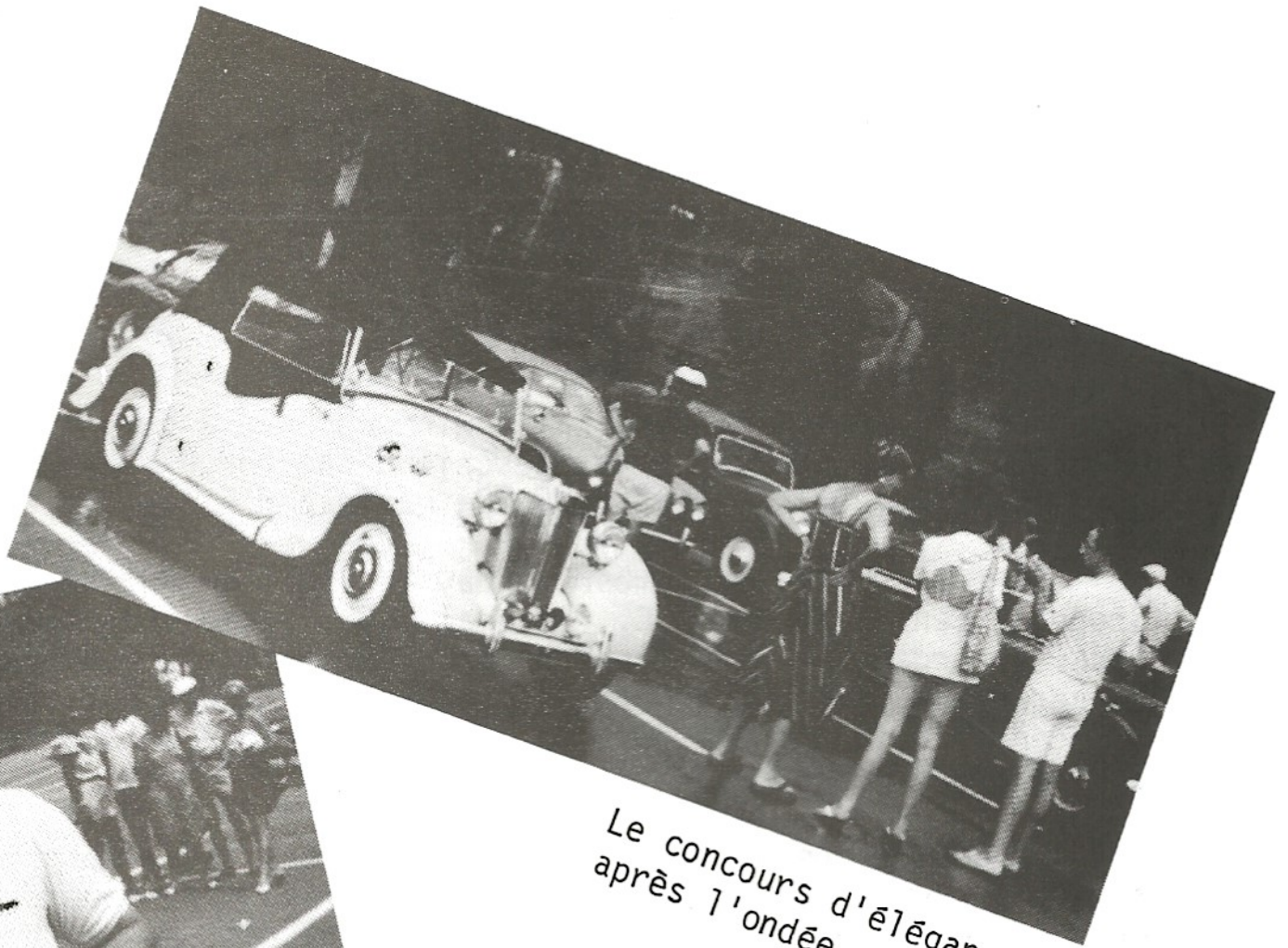
Selon le président, l'acquéreur type d'une Morgan a la nostalgie de la véritable voiture sport comme elle doit être conçue, rapide, excellente routière et inconfortable, demeure dans une localité où les routes sont de bonnes qualités et possède déjà une ou plusieurs autres voitures. Par contre, selon certains psychologues, il serait masochiste, ou du moins, anticonformiste. A vous d'en juger.

La Morgan Plus, 8 est toujours fidèle à la tradition malgré ses roues en alliage léger, légèrement trop rapide et puissante en rapport avec une suspension trop rigide et un sous chassis quelque peu délicat.

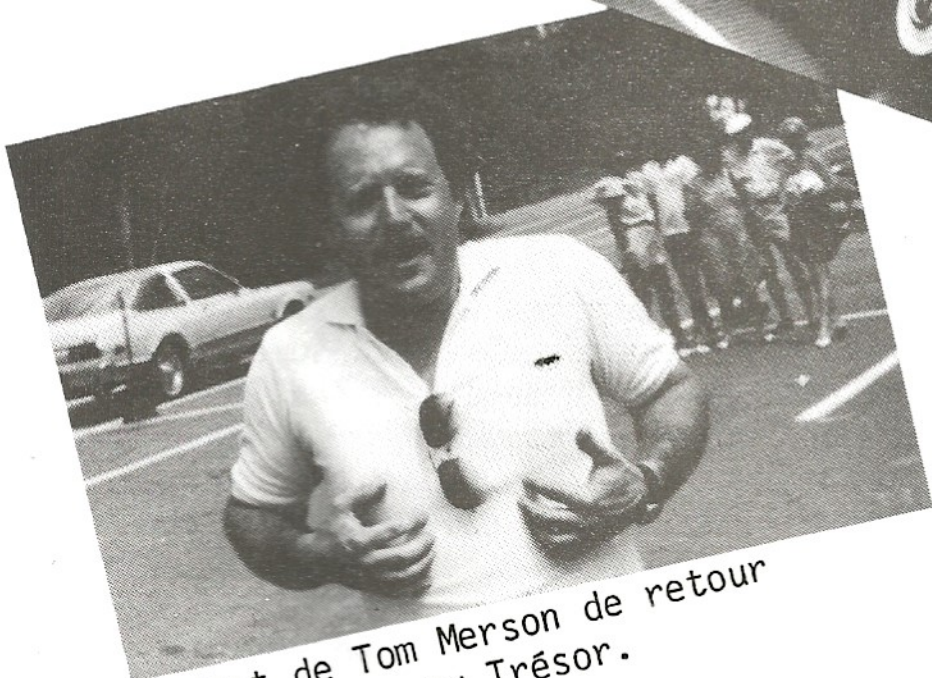
Peter Morgan conserve toujours l'enthousiasme et le contact personnel avec ses adeptes en occupant la présidence du Morgan Car Club, organisme qui groupe plus de 9,000 membres répartis en plusieurs chapîtres dont les principaux sont situés aux U.S.A., en Australie, France, Allemagne, Suède et Suisse. De plus, la compagnie maintient un inventaire et un réseau de concessionnaires de pièces des plus importants favorisant par le fait même l'entretien, la conservation et la restauration des voitures.

Peter Morgan, persistez dans le respect de ces traditions et de cette philosophie et délivrez-nous de la vue hideuse des répliques de fibre de verre.



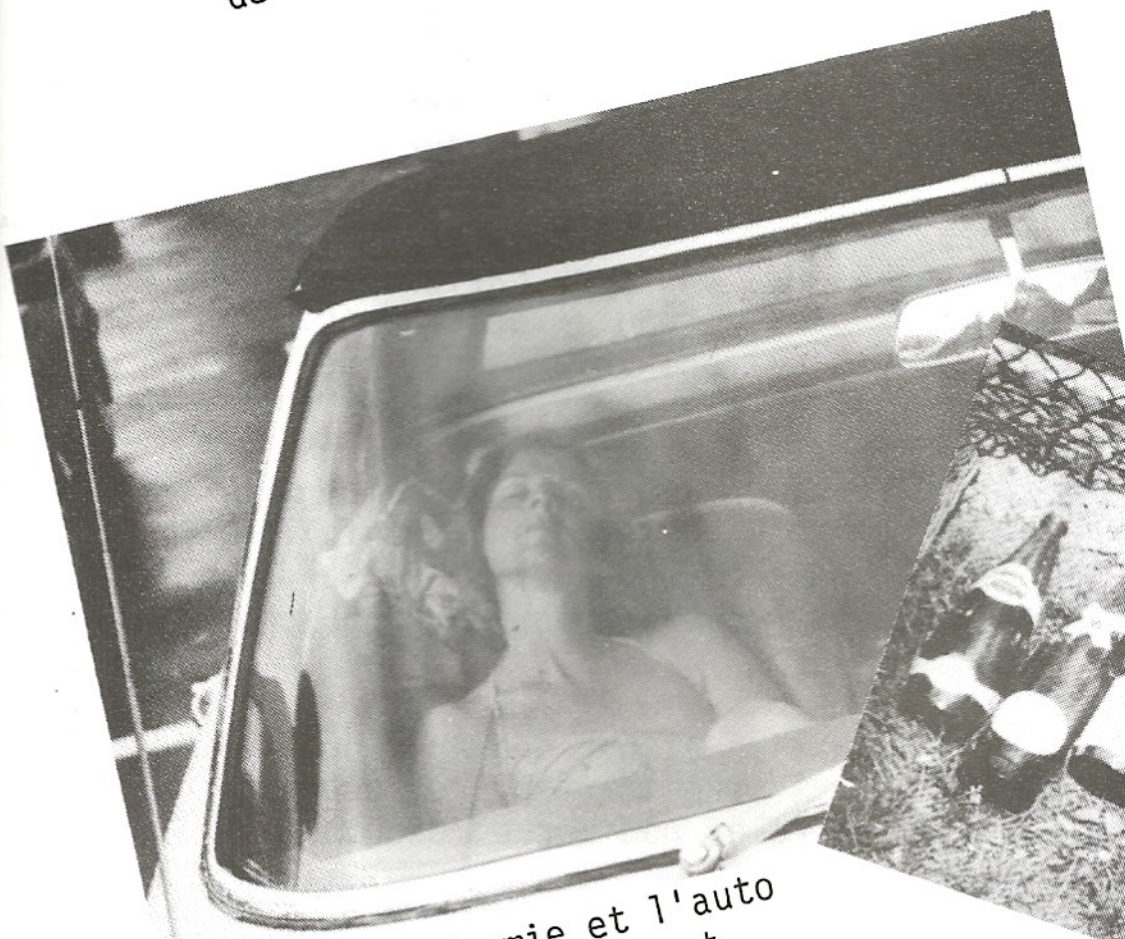


Le concours d'élégance
après l'ondée.

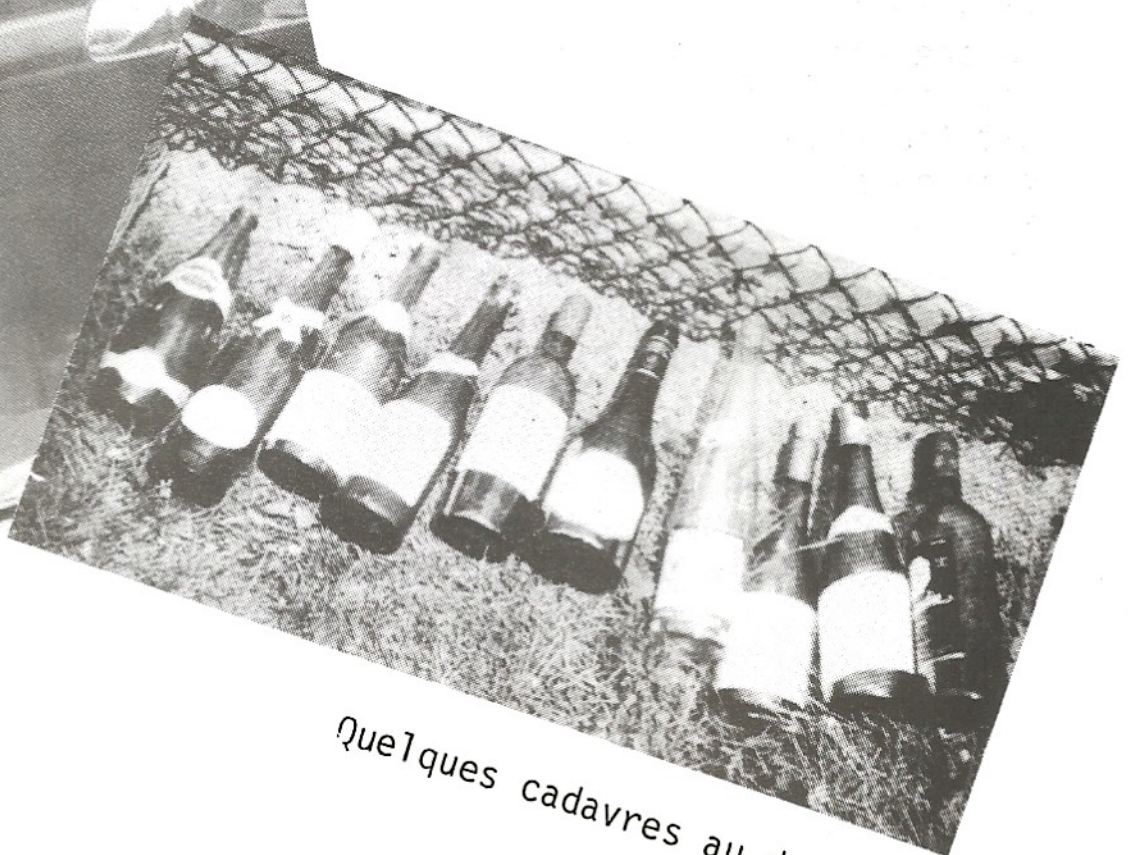


L'état de Tom Merson de retour
de la chasse au Trésor.

La sortie à St-Sauveur



La beauté endormie et l'auto
n'étaient malheureusement
pas éligibles au concours.



Quelques cadavres au dessert.

Views on the Rallye Coupe Hemmi

by Marjorie and John Lumsden

Gilles informs me that rally winners have a duty to write an article on the subject. So Marjorie has described the three EVEA rallies we entered, and I've added a few notes from the navigator's seat.

On a beautiful September Sunday in 1981, we rolled into Beaconsfield Shopping Center in our T.C. Several hours later, hopelessly lost on the Ontario border, we were found by a London taxi and led ignominiously back to Finnegan's Market and the end of the rally. There, we were able to enjoy the conviviality of the occasion and regret that we had not just followed Gilles around (he won).

On another beautiful Sunday in September 1982, we tried again. This time, we knew where Finnegan's Market was and more importantly, had some idea of how the Smith rally minds work. Making toast was no preblem - that's how we used to do it - but drawing E.T. caused more concern, as did the wretched puzzles which had to be put together but kept fluttering around in the car. Happily, we arrived after a desperate amount of last minute calculation, late enough not to be penalised too severely and found ourselves the winners.

It was on a dull September Sunday in 1983 that we arrived at Delson Shopping Center. This time, our son had decided that his 5 ft frame would no longer fit the 2 ft shelf he sat on in the T.C. so there were only the two of us and a large picnic. In order to provide equal opportunity for blame sharing, we switched places as driver and navigator. The weather improved but the cars were slow to arrive. Eventually, we set off into territory quite unknown to most of the contestants. As with all drivers on the course, the slow speed was difficult to maintain until we were obliged to drive in 1st gear over a field or was it a ditch? There was also the anxiety of trading car parts (fortunately only photocopies). Convinced that the navigator was totally lost, we drove back over the same part of the road several times. In one shady wooded area, I noticed that the green light which says "fuel" was lit. In a T.C., this means that the tank is neraly empty, but how long had the light been on for? For the next 30 minutes, we were torn between driving slowly to conserve fuel and maintain 19 m.p.h., driving fast to gain enough time to fill up, looking for a short-cut to a gas station, and following the course. Fortunately, we did find fuel and gassed up quickly. As we drove we had a chance to observe the other competitors - some picnicking, and some with babes and dogs to help dig for clues.

Three and a half hours later, we arrived on time at our destination - an almost deserted motel in St-Antoine Abbé. Picnics were started, refreshments drunk, and soon we discovered that our switch of roles had worked and that we would be able to keep the cup for a second year.

Navigator's notes: success in these last two rallies involves a large amount of luck, but it helps to remember that

- . the speedometer reads 6 m.p.h. slow (must fix someday),
- . the number on the odometer which can't be read is a six or a seven,
- . the driver should drive and the navigator should navigate, except when I drive, when I get to interrogate the navigator,
- . taking passengers along to help look for clues is a good idea as long as they can get out of the car quickly and don't interrupt,
- . there are always too many things to think about in a rally, so it helps to figure out which might be most important and only do the others if time and concentration permit,
- . it is important to record the time you start,
- . stopwatches and other instruments slide under the seat when you need them and so can't be relied on,
- . separation procedures should be discussed after the final checkpoint,
- . it is prudent to start with a full tank,
- . rally organisers do a lot of imaginative work. - Thanks.


RALLYE COUPE HEMMI RESULTS

CAR NO		\$ AT THE END	DEBITS (BY CHECKPOINT)										TOTAL DEBITS	NET SCORE	POSIT.
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
1	LUMSDEN	16	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	-4	+53	1
2	DESROCHES	20	0	0	0	0	3	0	0	3	4	4	-14	+47	2
3	MARCOUX	16	2	0	2	7	5	14	21	30	1	1	-83	-26	7
4	LAHAUSSOIS	0	2	30	30	30	30	30	26	30	5	2	-215	-183	8
5	BOURGEOIS	19	0	2	2	3	5	1	1	1	3	29	-47	+13	5
6	OUIMET	18	2	4	0	4	6	3	3	7	4	4	-37	+22	4
7	CARLTON	18	0	5	5	5	7	2	4	1	4	1	-34	+25	3
8	NOCERA	14	2	6	6	9	15	3	5	2	5	6	-59	-4	6

- INSPECTION
- DIAGNOSTIC
- EVALUATION

- CONSULTATION
- ESTIMATION
- REPARATION

ATTESTATION DE VERIFICATION LÉGAL POUR
LA MÉCANIQUE ET CARROSSERIE
D'AUTOMOBILES



PIT STOP

ZAVEN DARAKJIAN
175 PEEL ST. MONTREAL
TEL. 861-3214



Car parts trading at one of the checkpoints. (Mrs Carlton, Marc Bourgeois, Lorraine Desroches; Mrs Smith managing the checkpoint in the background).



Lumsden's TC overtaking Desrocher's T.A. Citroën and speeding away (19 mph) on its way to winning the rallye.



Winners circle: the Carltons, Danièle Patenaude (Gilles' navigator), the Lumsdens and Gilles Desroches.



Avez-vous une place? Le pneu de la Morgan est crevé?



La MGTD des Marcoux au dernier contrôle. Bienvenue au club.



Les organisateurs et le personnel des contrôles. UN GROS MERCI!



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

LDE

TEL.: (514) 694-1491

DIESEL & ÉLECTRIQUE LEW LTÉE
LEW'S DIESEL & ELECTRIC LTD.

LUCAS • CAV • SIMMS • BRYCE • ROOSA MASTER
HARTRIDGE • GIRLING • QUINTON HAZEL

JOE LEW

96 LEACOCK DRIVE
POINTE CLAIRE, QUE.
H9R 1H1

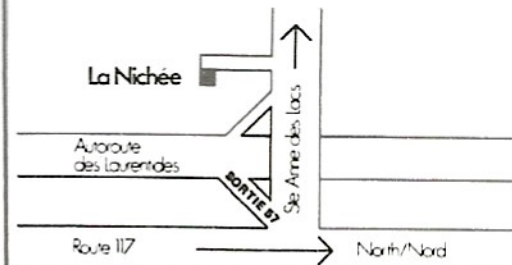


Pension d'animaux - Toilettage
Élevage de Bergers Anglais

Nocera

Heated Pet pension - Grooming
Breeding of Old English Sheepdogs

RR 1, Piedmont, Québec J0R 1K0
Téléphone (514) 224-5230



IMPORTATIONS

LA MAISON NORVIN

Montréal

738-2910



MÉCANIQUE GÉNÉRALE SUR VOITURES EUROPÉENES

3148 BOUL. ROBERT, ST-MICHEL 725.9341

Petites annonces... Petites annonces... Petites annonces...

1966 MGB GT. Body in excellent condition has minor surface rust, engine completely rebuilt. Interior redone. Original milage is 57 000; never winter driven and has been stored for 10 years. Asking 3800 \$. 744-6561



XK 120 Roadster, roues pleines, vert, int. cuir d'origine, 45 milles. Arrêtée 54-74 - état de route, prix 13 500 \$ à négocier.
O. Janeau, 761-1317, le soir.

Alvis 51, Sedan 4 portes, intérieur à finir; 6500 \$, 478-4088

JAGUAR SPORT SALON MK 1 de 1957, très beau véhicule. Tél.: 514-634-6655

RENAULT 4 cv de 1953
Jolie et amusante.
Tél.: 514-679-7592

BENTLEY SD4P de ville 1958
Tél.: 514-372-3684

A VENDRE:
JAGUAR MK 1X SALOON 1959
En exc. cond. Fiable.
A échanger ou à vendre...
Edouard Desrochers
Berthierville, C.P. 592
Qué. JOK 1A0
Télé: 514-836-6432

A VENDRE:
SUNBEAM RAPIER 1958 SD2P
HT 4 cyl. 3 vitesses, radio,
et accessoires du temps.
Mécanique A-1, carrosserie
requiert un peu de travail.
Très joli modèle! 1200 \$
Pierre Daneault
1599, 7e Rue
Grand-Mère G9T 4P4
Tél.: 819-538-6122

JAGUAR MARK 1X 1960 en
très bonne condition.
J.M. Thibault
Tél.: 514-627-6162

AUSTIN HEALEY MK 11 1962
Tél.: 514-382-5301

TRIUMPH ROADSTER TR3 1958
Très jolie voiture.
Tél.: 514-486-4204

VOLVO B-544 1964... le beau
modèle "ancien".
Tél.: 514-731-8202 (Mt1)

A VENDRE:
AUSTIN CAMBRIDGE 1962
18 000 m. d'origine
Entièrement d'époque
Comme une neuve. Un
vrai bijou!
Martin Pastéris
Tél.: 514-365-5333

MGA RDST 1961 A-1
Tél.: 514-373-4886

VANGUARD 1956, une belle
voiture.
Tél.: 514-653-2315

A VENDRE:
MORRIS MINOR 1950 32 000 m.
1200 \$
Ottawa: 746-2340 ou 839-5386

A VENDRE:
Beaucoup de pièces pour
voitures anglaises... MG MORRIS
TRIUMPH, AUSTIN HEALEY...
Pompes à eau GM et FORD des
années 60...
Manuels de l'utilisateur FORD
tous les modèles.
Vincent Della Noce
6400 des Laurentides
Auteuil, Laval
Tél.: 514-622-3311

Le saviez-vous? Les petites annonces de l'Auto siaste sont gratuites. Nous attendons la vôtre.

A VENDRE:
CITROEN décapotable 1929
Tél.: 514-372-4859

RENAULT DAUPHINE 1960
Jamais vu l'hiver!
Tél.: 418-832-2744

AUSTIN HEALEY 1956
Tél.: 418-653-2618

MERCEDES BENZ 1959 SD4P.
Excellente voiture.
Un bel investissement.
Tél.: 418-274-2672
(Québec)

JAGUAR MK 10 1963
Entièrement d'origine.
Tél.: 418-544-4249
(Chicoutimi)

A VENDRE:
CITROEN 1956 11D légère.
Patrick Avré
Tél.: 514-598-9496 (Mt1)

VOUS VOUS INTERESSEZ AUX
ANCIENS VEHICULES MILITAIRES?
Contactez Jean-Claude Defaudais
514-461-1251... (St-Bruno)
Ils ont un projet très
intéressant à ce sujet.

MERCEDES 1960 cabriolet.
Tél.: 514-274-7676

Carrosserie de JAGUAR XK
150... CADILLAC décap. des
années 60...
Tél.: 514-467-9965

REPARATIONS... on répare
Les anciens radios de
voitures et de maison...
un expert: R. Sanschagrín
101 Iberville
Berthierville
Tél.: 514-836-4314

JAGUAR XK 150 décapotable
de 1959. 5500 \$
Tél.: 514-764-3568

ZEPHYR 1958 SD4P.
Une jolie petite auto.
Tél.: 819-567-0420

SIMCA FORD 1956 V-8 qui
arrive directement de FRANCE.
Parfaite condition.
Tél.: 514-665-6757

AUSTIN HEALY 1957 RDST.
Tél.: 514-649-6902

A VENDRE:

JAGUAR 1959 Saloon MARK IX
en parf. cond.
Une voiture différente et
très belle.
Tél.: 514-836-6432
(Berthierville)

MGA de 1957 RDST avec
toit amovible.
Tél.: 514-387-6189

ON DEMANDE:

Pour un MORRIS "10" de 1947:
Pièces et documentation... tout
ce que vous avez!... calandre,
feux av. et arr., jantes, pare-
chocs av. et arr... manuel de
réparation, etc...
J'ai à vendre: Transm. et rad.
de MORRIS "10" de 1947.
Réjean Simard
3710 Coderre
St-Hubert J3Y 4P6
Tél.: 514-445-0844

ON DEMANDE:

Malheureux THAMES 1924 est à
la recherche de ses phares av.
et de ses feux arr. ainsi que
de ses deux pare-chocs...
Robert Grenier
BR 6006, Riv. Hatée
Bic, Co. Rimouski, GOL 1B0
Tél.: 418-736-5865

1951 MGTD: Almond green with beige
leather; body off restoration 1976;
very good overall cond. but could
use some detailing; rebuilt engine;
new leather; 6 Michelins; many
spare parts available; interesting
trades considered; 13 500 \$.
Phone 477-3021, Spryfield.

AUSTIN HEALY 1957, modèle 100-6,
original, à l'état de marche,
impeccable, millage 52 000.
Prix: 11 500 \$ à 514-649-6902.

TRIUMPH TR3 1959, factory original
condition, am/fm, stereo cassettes
added leather seats, wire wheels
must be seen, price to be discussed,
evenings at 681-6716

JAGUAR SPORT SALEON MK I 1959, rare,
automatic, much restoration done!
new brakes, exhaust, carpet and paint,
etc., excellent mechanical condition,
must sell! best offer, price 6900 \$
at 634-6658

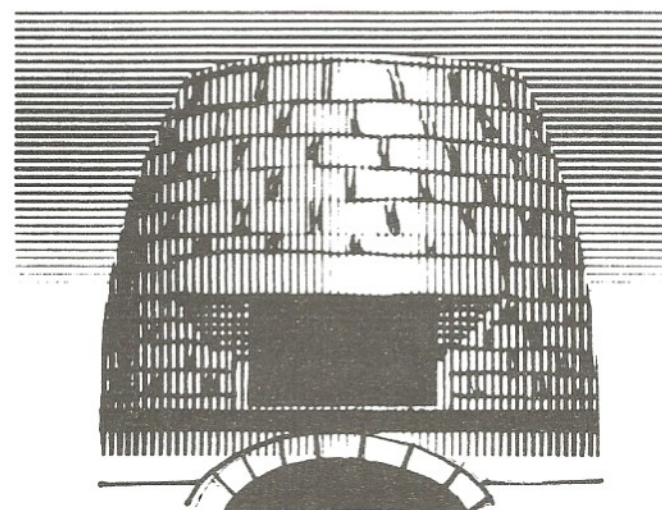
JAGUAR XK 150 CONVERTIBLE 1959, new top,
exhaust, needs restoration, not running,
price 5500 \$ at 1-764-3568

MGA 1600 MK II 1962, roues en broches,
avec michelin X-15, toit mou et dur,
moteur original reconditionné, carros-
serie en bonne condition, prix: 9500 \$
discutable, le jour à 647-3900 ou le
soir à 465-5132.

JAGUAR XK150S 1958, drop head, coupe
only 104 total production, at 697-1262.

PIZZAIOLE

"L'AUTHENTIQUE"
Pizza cuite au four à bois




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

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