

Vol. 11  
no 1



# Autosiaaste

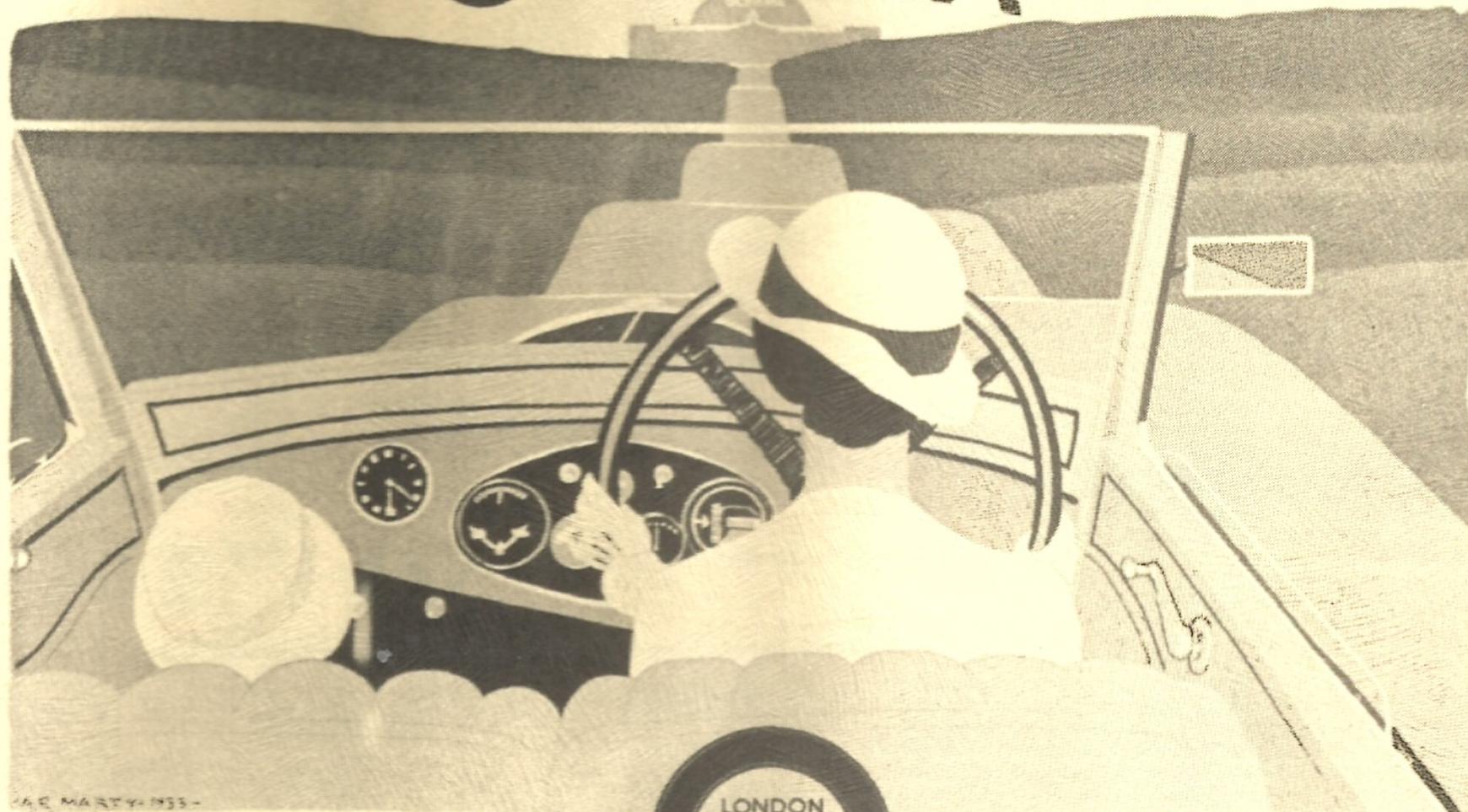


Membre

Member

Septembre September 1985

OCT. 12 OLYMPIA OCT. 21



MOTOR  SHOW  
WEST KENSINGTON, BARONS COURT OR ADDISON RD

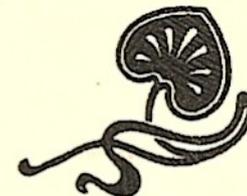
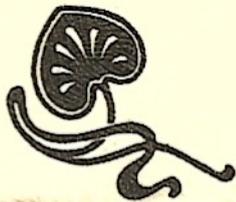


ENTHOUSIASTES DES VOITURES  
EUROPÉENNES D'AUTREFOIS  
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

Conseil d'administration  
Board of directors  
1985

Président President	: Marc Bourgeois	rés.: 733-2447 bur.: 281-1766
Vice-président et direction de l'admission Vice-President and Membership Director	: John Lumsden	rés.: 683-9177 bur.: 366-5050
Vice-président et directeur des activités Vice-President and Activity Director	: Richard Boudrias	rés.: 697-9037 bur.: 735-5427
Secrétaire Secretary	: Daniel Noiseux	rés.: 274-9977 bur.: 274-9349
Trésorier Treasurer	: Jack Keery	rés.: 459-6784 bur.: 931-3504
Directeur et maître pique-nique Director and Pic-nic Master	: Ronald M.B. Cook	rés.: 695-2225 bur.: 631-2281
Directeur de la compétition Competition Director	: Tom Merson	rés.: 683-4474 bur.: 735-5427
Directeur et agent de liaison pour l'Autosiate Director and Liaison Officer for the Autosiate	: Jean-Pierre Lafortune	631-3390
L'Autosiate	: Gilles Desroches	rés.: 737-9392
	Pierre A. Ouimet	rés.: 694-1135 bur.: 744-6731

**"L'AUTHENTIQUE"**  
Pizza cuite au four à bois



Restaurant "La Pizzaiolle" 5100 Hutchison (coin Laurier) Outremont (514) 274-9349



# Autosiate

Vol. 11

no 1

Membre



Member

Septembre September 1985

---

## Sommaire — Contents

Dimanche d'été à la campagne .....	p. 2
Montgolfières .....	p. 6
Economy Run .....	p. 9
Conclave Austin Healey 1985 .....	p. 11
Les riches heures de la porte Champerret .....	p. 12
Stowe .....	p. 20
E.V.E.A.—V.E.A.E. in Paris .....	p. 22
Les voitures regroupées par marque .....	p. 23
Petites annonces .....	p. 24

---

"Autosiate", organe officiel de E.V.E.A./V.E.A.E., est publié 4 fois par année. Les articles sont sous la responsabilité exclusive des auteurs et ne représentent pas nécessairement l'opinion du Club.

The "Autosiate", the official magazine of the V.E.A.E., is published 4 times a year. The articles published express only the opinions of the authors, not necessarily the club's position.

---

## Tarifs des annonceurs — Advertising rates

---

carte d'affaires:	au numéro	20,00 \$
Business cards:	20 \$ per issue	
	à l'année:	60,00 \$
	60 \$ for one year	

Tarifs pour espaces plus grands disponibles sur demande.  
Prices for larger ads available upon request.

---

# Dimanche d'été à la campagne

par Pierre A. Ouimet

Si dame nature avait mis tout en oeuvre le dimanche 14 juillet pour annuler la visite prévue à Frelishburg, amende honorable fut faite le dimanche suivant, alors qu'un groupe de 10 voitures s'est rejoint à la Citière pour aller passer une journée des plus mémorables à la ferme de Guy Gilbert, associé professionnel de notre président Marc Bourgeois.

C'est sous un soleil resplendissant que le cortège de voitures s'est mis en branle et s'est dirigé à bon train vers Frelishburg, en passant par des routes pittoresques des Cantons de l'Est. Au grand damn de plusieurs, nous avons même eu le privilège de renouer nos racines avec la terre, du fait que les derniers 10 ou 15 kilomètres étaient sur chemin de terre, mais de bonne qualité avouons-le! Dès notre arrivée à la ferme Gilbert, le soleil avait déjà fait son oeuvre et après quelques présentations d'usages, tous se sont dirigés vers le charmant lac privé au bas de la côte, pour procéder à des ablutions dont tous avaient grandement besoin, le mercure indiquant déjà près de 30° C. Puis, de retour à la résidence située au sommet de la colline, dans le jardin privé de M. Gilbert, étaient disposés tous nos véhicules, en cercle, et cet endroit fut aussi choisi pour installer les pique-niques et est-il nécessaire de le rappeler, exhiber fièrement les trouvailles. À ce moment déjà, il y avait foule. En effet, Guy Gilbert avait lancé une invitation à tous les gens qui demeurent dans les environs immédiats de sa ferme, à venir voir les bijoux de notre club. Déjà la fête allait bon train et les Keery, Boudrias, Bourgeois, Boissonneault, Dorval et tous les autres mettaient la dernière touche à la présentation de leur pique-nique. Guy Gilbert et sa charmante épouse avaient été invités à être juges de cette compétition amicale et de déterminer ainsi qui serait le gagnant du plus beau pique-nique.

Ici, une brève description s'impose des pique-niques qui ont le plus particulièrement retenu l'attention.

Les Boissonneault offraient un déjeuner sur l'herbe, constitué d'une gamme de pâtés, de fruits frais, de fromages et j'en passe, le tout servi sur de la poterie que Dollie, la partenaire de Serge, a fabriquée elle-même dans ses ateliers. Au centre de la présentation, un magnifique bouquet de fleurs. Ce petit festin était arrosé d'un Brouilly de bonne cave.

Paul Dorval, l'homme à la Rolls, lui avait sa table à pique-nique d'époque, ses ustensiles anglais de voyage et, vu sa randonnée tardive de la veille dans le Vermont, nous a laissé croire que son modeste repas était dû au manque de temps. Il demeure à ce moment-ci, à se demander s'il ne devait plutôt un peu compenser pour les abus de table réalisés la veille. Toutefois, comme à l'habitude, ses flûtes à champagne et son vin mousseux étaient sur la table, bien en évidence.

Les Boudrias, eux présentaient encore une fois, un déjeuner sur l'herbe ou devrait-on dire, sur pneu converti en table, où la teinte dominante de jaune, rivalisait avec le soleil. Un chef-d'oeuvre de présentation: Le pain sandwich "maquette-Traction" aux couleurs évidemment de ce précieux véhicule de Louise et Richard, jaune et brun.

Quant au pique-nique de Claire et de Jack Keery, il n'y a pas de mot pour le décrire. C'était un déjeuner d'amoureux où tout était en coeur, et quand je dis tout, je veux vraiment dire tout. Un aspic en coeur dans lequel tous les légumes étaient en coeur, un gâteau en coeur, un fromage en coeur. Les assiettes, les ustensiles blancs avec des petits coeurs rouges ici et là, la nappe à l'avenant, le menu présenté avec un coeur entre chacun des plats et Jack avait poussé l'audace jusqu'à porter une paire de pantalon bermuda blanc agrémenté de coeurs rouges. Après avoir parlé avec Claire, elle nous a avoué avoir mis près d'une journée complète à préparer ce pique-nique. Je me demande bien ce qu'elle a dû faire du pique-nique de la semaine précédente qu'elle avait aussi sans doute dû préparer la veille de l'activité qui a dû être annulée à cause de la pluie.

Quant au pique-nique des Bourgeois, qui m'a-t-on dit était un pique-nique digne de mention, j'avoue bien modestement que mon appétit était tel que je n'ai pu résister à rejoindre mon groupe et à littéralement dévorer vers le milieu de l'après-midi, alors que les Bourgeois mettaient les derniers détails de préparation. Et, quand j'ai eu fini de me sustenter légèrement, dès mon retour vers les lieux de leur pique-nique, il n'y restait presque rien. Je ne peux donc dire si c'était beau, mais je puis certifier que c'était sûrement très bon.

La tâche de décider du gagnant du plus beau pique-nique n'était pas facile mais les Gilbert s'en tirèrent honorablement. Le prix du plus beau pique-nique fut accordé à Claire et Jack Keery, mais une mention honorable fut faite à tous les autres participants qui avaient déployé des efforts vraiment valables.

Marc Bourgeois profita de l'occasion pour remettre à Monsieur et Madame Jack Lumsden de Inverness, Scotland, venus en visite chez leur fils John, une plaque-écusson du club pour mettre sur sa Rover 1914 à son retour à domicile. En effet, M. Lumsden est un mordu de la voiture ancienne, ayant déjà couru 6 fois le London to Brighton Run avec des voitures datants du 19e siècle et aujourd'hui, septuagénaire, il roule toujours en voiture d'avant guerre, la première s'entend, alors que sa charmante épouse a comme voiture de tous les jours, une MG Midget 73 qu'elle a achetée neuve et qu'elle bichonne.

Et le soleil brillait toujours et la température montait encore.

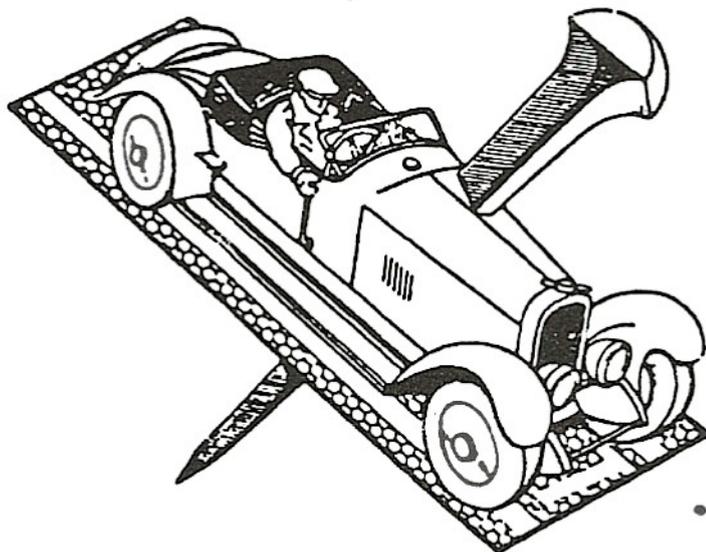
C'est sans doute ce qui motiva un bon nombre à dire qu'il faudrait bientôt penser à partir mais quelques braves suggérèrent plutôt de retourner au bas de la colline, au lac et de se rafraîchir à nouveau. Aussitôt dit, aussitôt fait et la majorité des voitures redescendirent la côte doucement et la baignade dura encore une fois plus d'une heure. Il était 5:30h lorsque le groupe décida finalement de reprendre la route vers Montréal, une balade de près de deux heures.

Site enchanteur, hôtes charmants, compagnie très agréable, une température qui a sûrement dû laisser des traces sur plusieurs parties de l'anatomie, et j'en suis un pour le confirmer, c'est une des plus belles sorties auxquelles il nous a été donné d'assister depuis plusieurs années. Ceux qui n'ont pas pu assister à cette rencontre devraient maintenant faire tout en leur possible pour réserver cette fin de semaine du mois d'août, où l'on annonce la visite des montgolfières, car j'apprends de source bien informée que Vinci Praeger nous recevra lors de cette journée, à sa résidence de campagne pour un B.B.Q. La commande est de taille après une si charmante journée mais je suis convaincu que, tous ensemble, par votre participation, saurez faire de cette activité un succès tout aussi éclatant.

Au plaisir de vous y revoir!

Pierre-André Ouimet

**Ne faites pas comme lui !**



*Lorsqu'on vous propose  
une sortie, ne restez  
pas cloué dans votre  
garage ! Faites-vous et  
faites-nous plaisir...*

**...Participez !**



La table des Boudrias.



Jack Keery, Mme Gilbert, Claire Keery, M. Gilbert.  
Marc Bourgeois.



Les grands gagnants Claire et Jack Keery.



La famille Lumsden: grands-parents, parents et rejeton.



Le déjeuner sur l'herbe.

---

# Montgolfières

---

by Jack Keery

"The blackness enveloped him like a shroud. Outside, the near dawn was as still as death. Even dreams were not a part of this beginning to a new day for normally the body would be in its deepest slumber. But slowly he realized that a rendezvous awaited him and with great effort pushed away the tentacles of sleep."

What's this you say? Adventure fiction of the hallowed pages of the Autosiate (forget tractionist stories.)? Hell no, I just picked some different words to describe the start of our outing to St. Jean and the Hot Air Balloons. Believe me, it was dark at 4 AM, we did have a rendezvous, the tentacles belonged to Claire, and the TD needed washing before take off.

So began another VEAE event, a club full of masochists. Similiar awakenings took place all over the Region, because on arrival at the rendezvous, there were, lo and behold, a dozen or so vintage vehicles (later model Morgans included) containing subdued, even sombre members and guests of our esteemed Club. The thrill of seeing dawn break on our beautiful City was still not as rewarding as watching our PicNic Master, R.M.B. Cook, Esq., arrive with the \$45.00 coffee. There was some discussion as to whether or not we should serve a couple of cups to the Lumsdens, who, being still clad in polo pyjamas obviously needed stimulating.

After waiting for last minute arrivals (a certain Black Healey from the Laurentiens was actually 5 minutes late) we set out for St. Jean. The Southbound trip went quickly due probably to the pace set by the pack leaders. I actually passed a few modern cars on the way, which was good because it made the MG's airconditioning system work at peak efficiency, thus keeping the dew from settling on Claire's Godson. He was riding in my wife's normal place, she having courageously volunteered to ride with Roy Gillings in his completely enclosed MB190. They in turn were joined by a Morgan defector at the bridge. Who says MG fuel pumps don't attract women?

We practiced parking 2 or 3 times at the Aéroport de St. Jean, just to keep everyones driving skills sharply honed. Finally we were led on to the field and parked squarely in the middle of the runway, right on the hash marks. Thoughts of Gimli came to mind, but what the heck, 767 gliders are rare. Besides, orange juice and champ... godawful... agne was being served, along with croissant, rolls and coffee purchased at great expense by your Club. (This is your treasurer speaking.)

From the comfort of the PicNc area we watched the colourful ascent of Hot Air Balloons into the sky which was definitely not azure blue. The Club executive refrained from holding a meeting for fear of causing any false takeoffs, nor did their combined verbage help balloonists home in on the ring which held the keys to a car offered as prize.

Meanwhile, our cars were being prized by the public attending the show. Parked in prominence, they attracted the crowds, and elicited such comments as 'combien?'. The showers chased people to cover, so that it was possible to hear M. Desroches comment on the vintage of the YT owner rather than the vehicle, while BugEye Merson chased obesity out of a TC.

With a heavy heart (the sparkling ran out) we left St. Jean for the greener pastures of the Eastern Townships. We followed a meandering route to Vince Prager's farm, who had unwittingly invited the group for a down-to-earth picnic (one stop for peanuts on the way). As was the case in two earlier events, our colleague received us with kind hospitality thus we'll certainly have to consider a 'Lawyer of the Year' award for the upcoming AGM. Mind you they appear to be a kinky lot since they all insist we park on their lawns. Perhaps they like a little oil in their grass.

Once the BarBQ was started, members stood around the fire cooking their vitals. Some cooked and ate more vitals than others, but had reputations to uphold. Our host supplied field fresh corn, crows attached, to finish off a fine luncheon. The hammocks were inviting, the pond inhibiting, and several hours well spent, to coin a phrase.

The trip back to the City was uneventful, save for our leap frog Alpine. Seems like our President was given the impression of standing still, and that was with my wife pedalling as well. (She sure was in a lot of different cars that day!)

A collective thank you to Vince for his hospitality. Also to our organizer, Richard Boudrias, and Ron Cook for breakfast. Lastly, mille mercis to all our hardy members and guests who turned out at an ungodly hour to make Montgolfières a success.

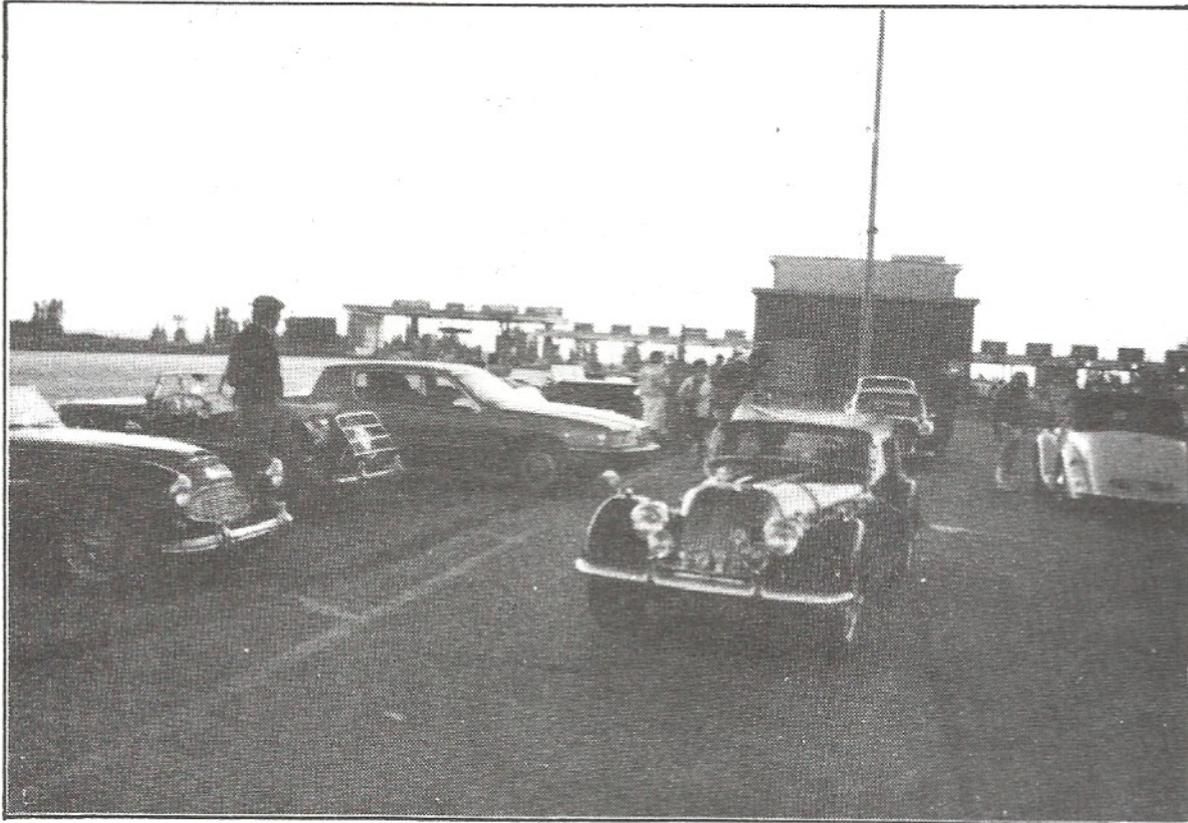


**Cansica Inc.**  
Licensee/Représentant  
4119 Sherbrooke  
Westmount, Qué. H3Z 1B6  
(514) 931-3504

Canada's new overnight small package  
service to and from the U.S.A.

Le tout nouveau service trans-frontières  
assurant la livraison de petits colis  
du jour au lendemain.

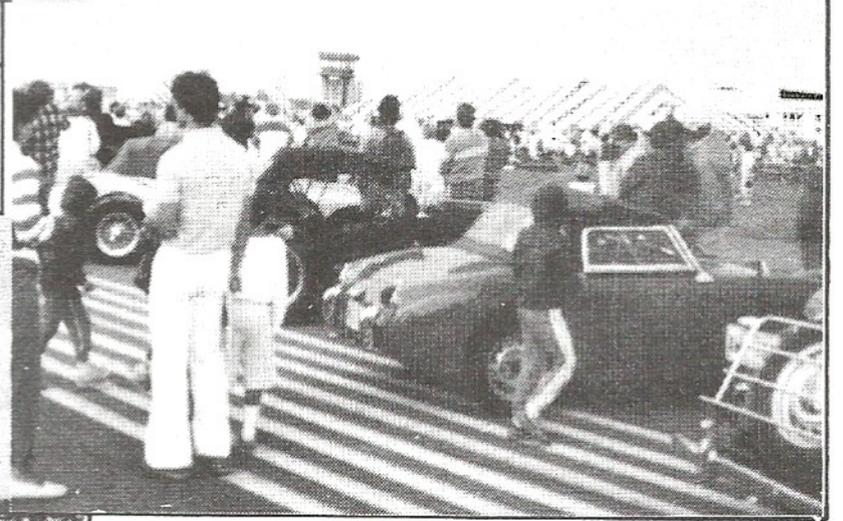
<b>Montréal</b> (514) 636-9677	<b>Ottawa</b> (613) 521-6151	<b>Toronto</b> (416) 677-4600	<b>London</b> (800) 268-4868	<b>Winnipeg</b> (204) 772-2408	<b>Calgary</b> (403) 230-1276
<b>Edmonton</b> (403) 955-2708	<b>Vancouver</b> (604) 273-1544				



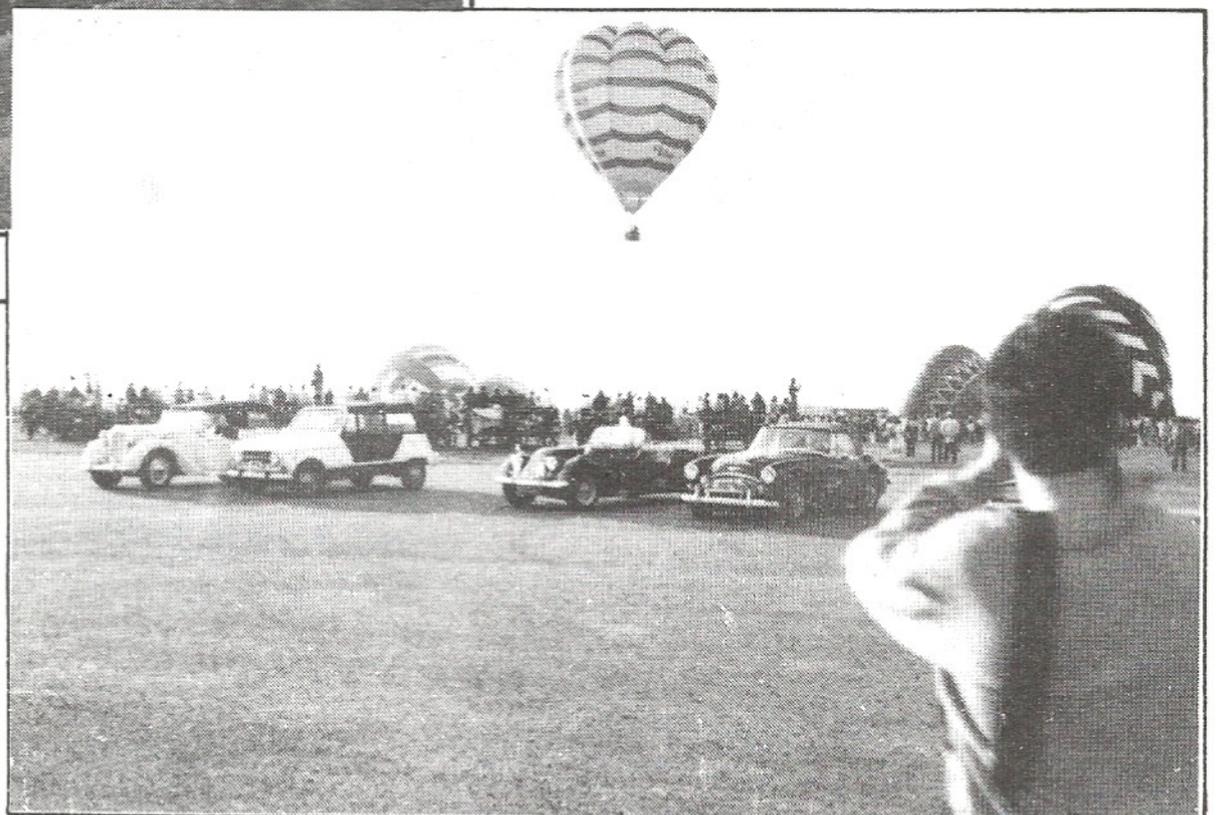
Au pont Champlain a 6 h 30.



On nous avait reserve la place d'honneur sur la piste



Voitures et montgolfieres vont de pair.



Les montgolfieres s'echauffent

---

## Economy Run

par Jean-Pierre Lafortune

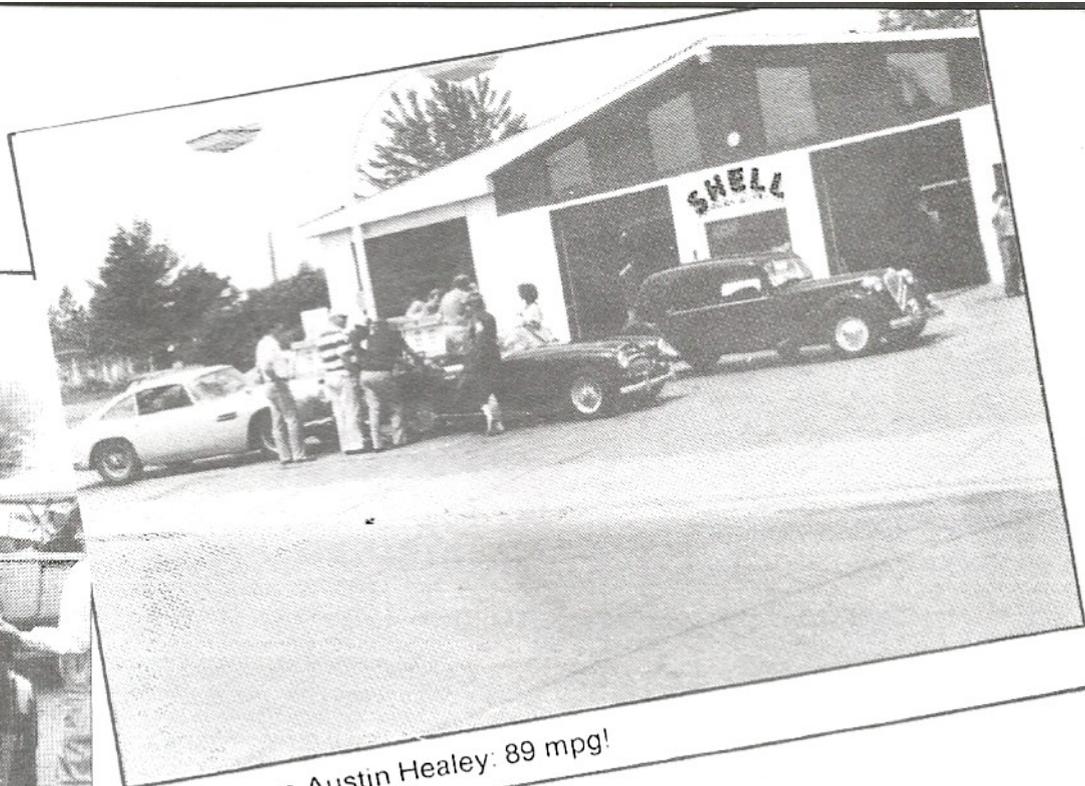
Notre deuxième sortie de l'année s'avéra des plus agréables. Le beau temps, 13 voitures et plus de trente-cinq personnes sont venues participer à l'"Economy Run". Billy Israël avait sorti, pour l'occasion, sa nouvelle acquisition, une MGA et, pour respecter la bonne tradition "anglaise", elle est tombée en panne — la mine du propriétaire baissant au même rythme que sa pression d'huile!!!

Le parcours nous a conduits à travers les belles propriétés de Laval-sur-le-Lac, pour ensuite nous diriger vers Oka en passant à travers de magnifiques paysages de Saint-Joseph-du-Lac.

A Oka, nous avons eu l'occasion de bien festoyer dans le charmant restaurant "Clémentine" que nos hôtes avaient bien voulu ouvrir pour cette occasion. Après ce copieux repas et de nombreux desserts, nous avons appris les nouveaux records d'économie d'essence. Notre vainqueur, Jean Nocera, a réussi à faire une moyenne de 89 milles au gallon avec sa Austin Healey; Roy Gillings, avec sa MG TF, s'est classé deuxième, alors que Carole-Ann Auger en Citroën traction 11 BL a remporté la troisième place. Notre autre tractionniste, Daniel Noiseux, se promenait, dit-il, avec un réservoir d'essence percé, ce qui expliquerait la victoire de Carole-Ann! (Peut-être que son Isetta en restauration l'aidera à avoir une meilleure performance pour 1986.)



Remarquez l'ex-"pression" de Bill Israël.



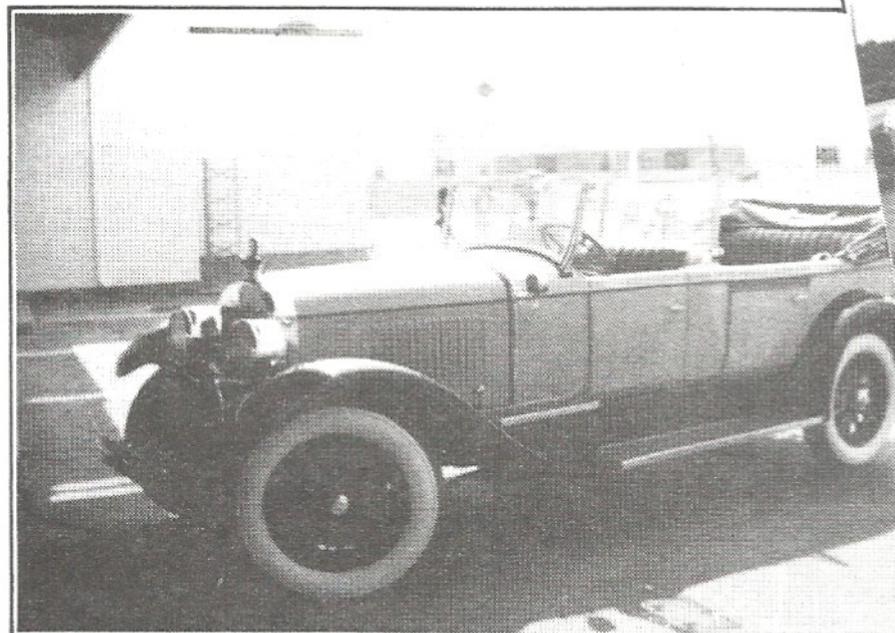
Jean Nocera Austin Healey: 89 mpg!



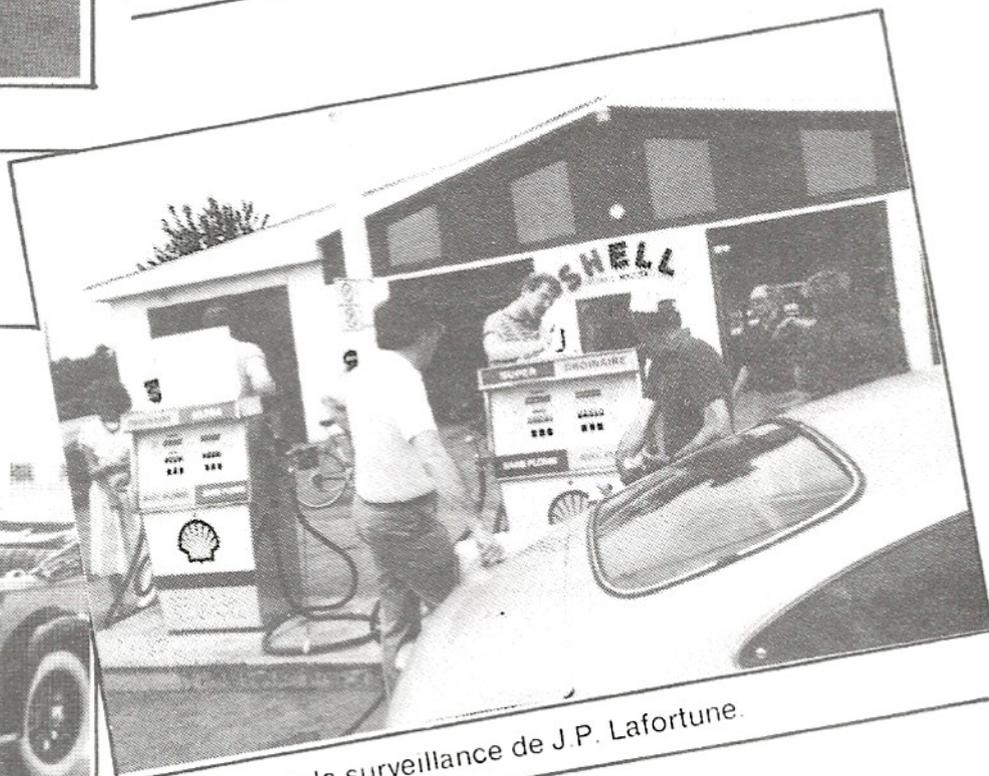
Le plein au départ.



Une idee du banquet.



Un transfuge a tenté de faire croire a un torpedo europeen.



Contrôle sous la surveillance de J.P. Lafortune.

---

## Conclave Austin Healey 1985

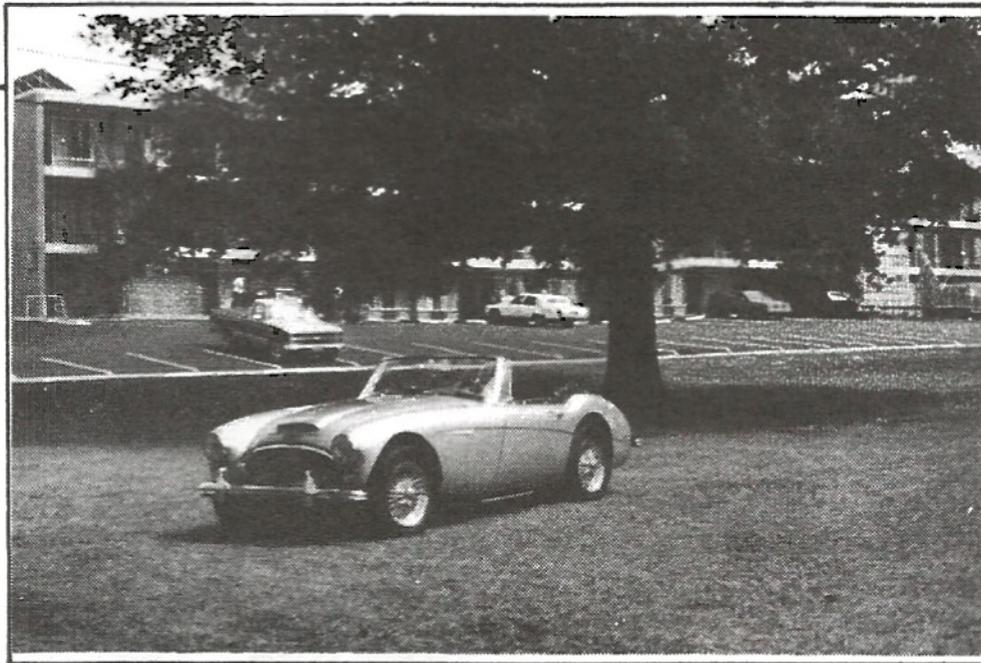
---

Notre ami Pierre Bilodeau s'est rendu au conclave Austin Healey 1985, à Charlotte en Caroline du Nord, du 24 au 28 juillet.

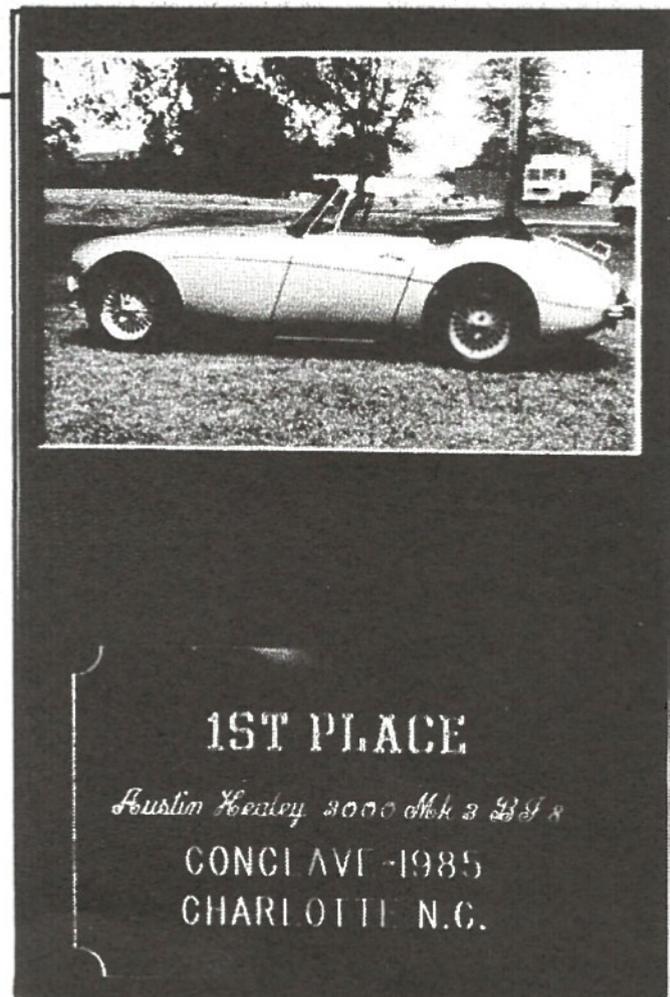
Il y avait 282 inscriptions dont 150 A-H. Quand on connaît la qualité de la restauration de Pierre, on ne sera pas surpris d'apprendre qu'il s'est octroyé la première place dans le Popular Car Show.

La voiture est une Austin Healey 3000 Mk III 1965. Félicitations Pierre pour ton excellente restauration et ton prix bien mérité.

---



Une plaque bien précieuse.

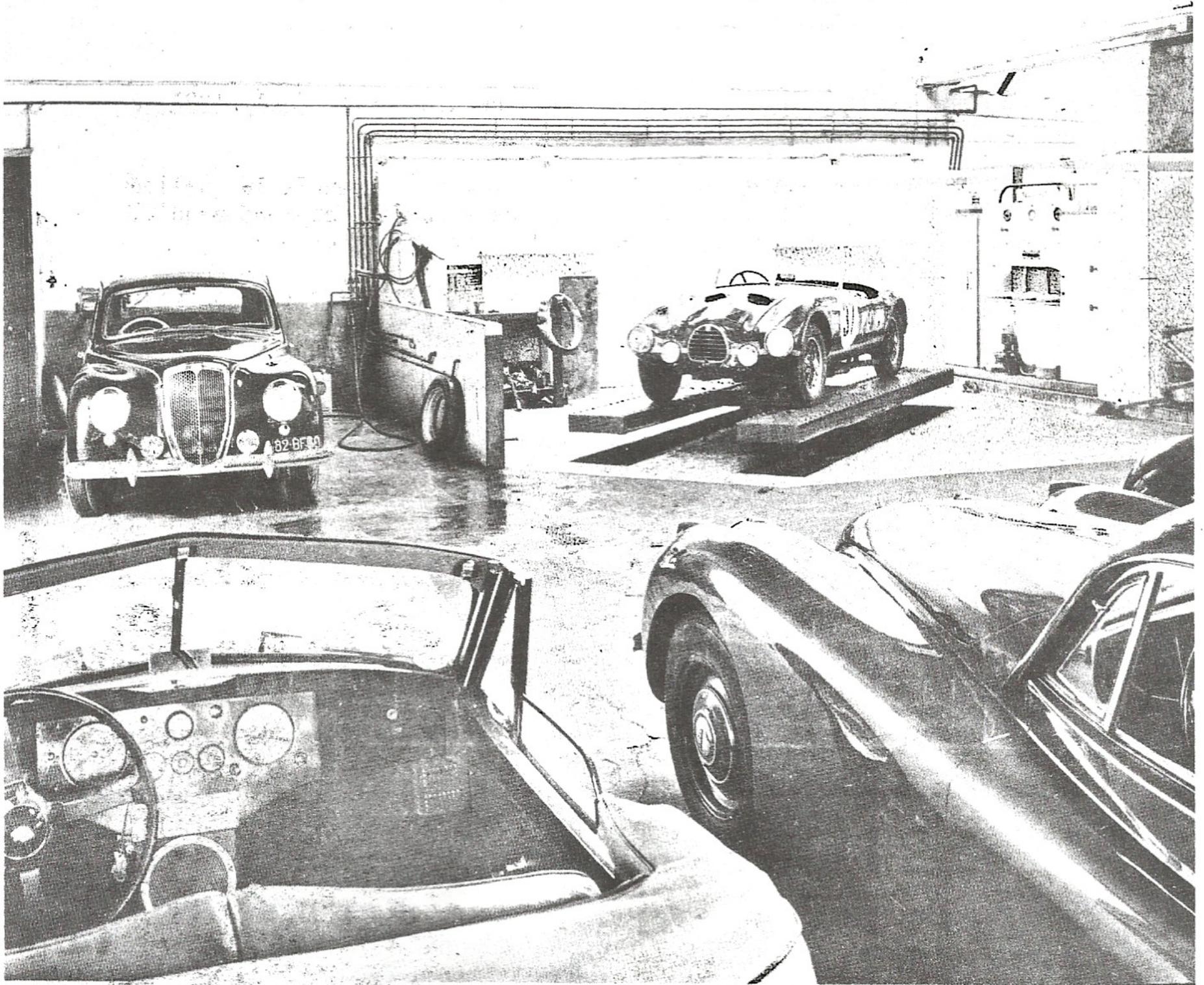


La grande gagnante.

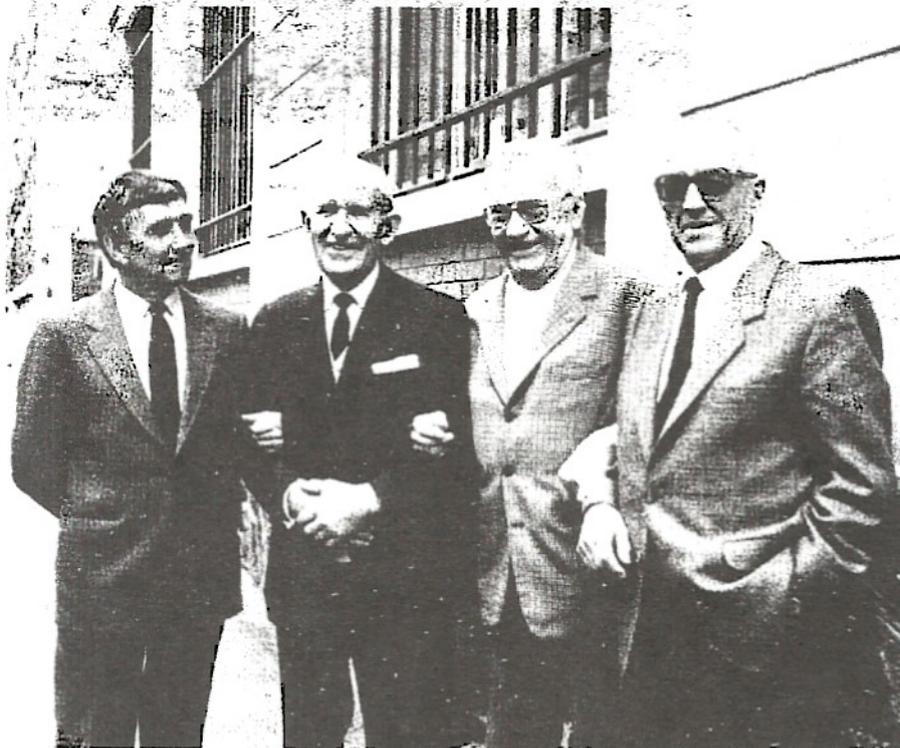


Madame Bilodeau se trouvait derrière la caméra.

# LES RICHES HEURES DE



L'atelier de Roger LOYER à la porte Champerret dans les années 50. Au premier plan deux XK 120, au fond une Lancia Aurélia et une Gordini 1955.



De retour sur les lieux de leurs exploits dans le vieux Levallois : André LECOQ, Jacques SAVOYE, Roger LOYER et Charles POZZI.



Durant la belle époque, c'était cela le garage SAVOYE avec la célèbre Singer.

# LA PORTE CHAMPERRET

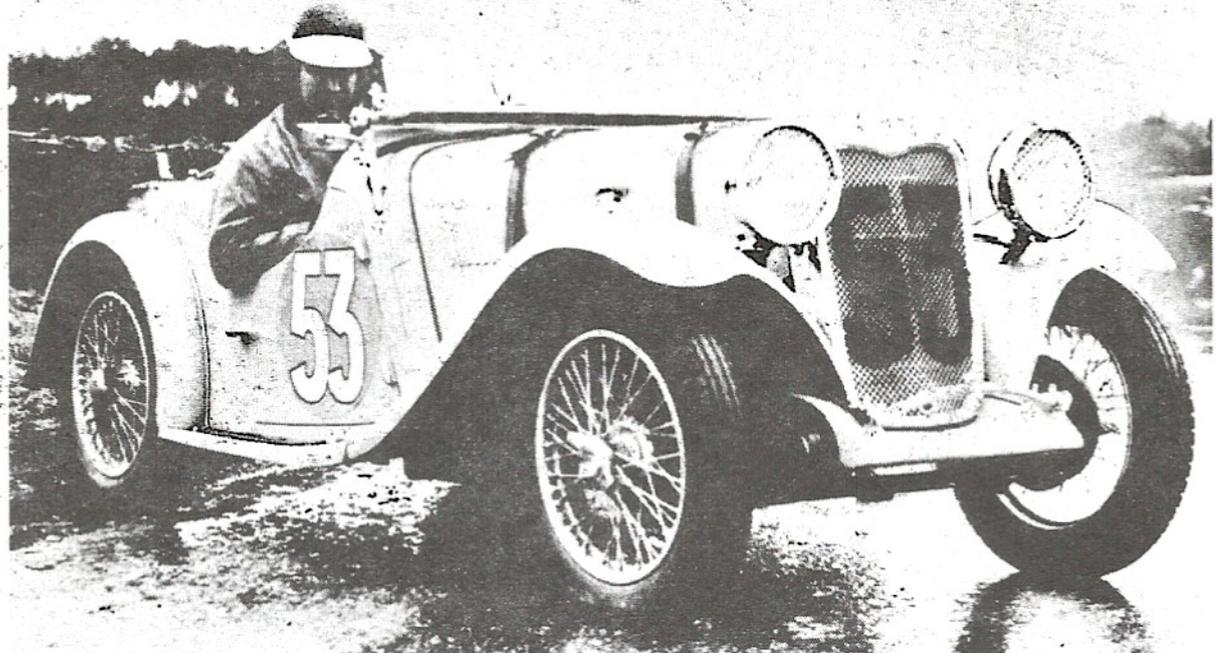
par Jacques FLEURANT

Par ce petit matin frisquet d'avril 1967, une armée de bulldozers et de caterpillars envahit les abords de Levallois, face à la Porte Champerret. A huit heures, les engins foncent, faisant sauter les toitures, balayant des pans de murs. Dans la poussière jaunâtre, cependant si dense, les engins apparaissent démesurément monstrueux, traversant sans effort ce qui semble être un champ de bataille. On construit le périphérique, la besogne est simple, ce qui saute comme fêtu de paille n'est autre qu'une suite de garages et petits ateliers, mais quels ateliers(!) : toutes les belles voitures sorties depuis les années 25 jusqu'à cet instant y sont entreposées. Dès la fin de la guerre, mais surtout durant les années 50, cet espace, qui ronge une partie de Levallois, un morceau de Neuilly, une frange du XVII<sup>e</sup> et a pour cœur la Porte Champerret, est devenu la Mecque de la voiture de sport. Du frieur au véritable fanatique, tous se sont envoyés, pied au plancher, les boulevards Gouvion Saint Cyr, Bineau, de l'Yser, au volant d'Aston Martin, Austin Healey, MG, Triumph ou Morgan. Je me souviens d'une AC Cobra qui faisait sensation en fréquentant le quartier les samedis matin, réglages obligent !... Les rues en rugissent encore...

## UNE SEULE VOCATION L'AUTO

**D**ès le début du siècle, Levallois assoit sa réputation sur l'automobile. En effet, vers 1904, on dénombre une dizaine de carrossiers et constructeurs d'automobiles dont Peugeot et un peu plus tard Citroën. On y voit Gabriel Voisin faisant la navette entre son usine de moteurs à quatre roues et l'atelier où il monte son premier planeur.

Des noms, devenus depuis prestigieux, surgissent timidement aux frontons de branlants ateliers : de Dion, Rochet-Schneider.



Jacques SAVOYE avant le départ des 24 Heures du Mans en 1935, au volant d'une Singer.

L'affaire Clément Bayard qui vient de se tailler une belle réputation dans la bicyclette, s'illustre maintenant dans le véhicule à quatre roues. Tout un monde qui frappe, découpe, se presse et ne vit que pour l'automobile naissante.

Un peu plus tard, les grands couturiers de l'automobile y auront leurs ateliers : Chapron, Letourneur et Marchand, Kellner, Saoutchik.

Cette véritable vocation de l'automobile pour Levallois, voit fleurir dès la Libération une multitude de garages et d'ateliers au négoce parfois douteux — il est vrai que la profession ne s'est pas encore normalisée — tout ce qui a quatre roues est à vendre, mais ne roule pas toujours.

Tandis que casseurs, revendeurs, se livrent une lutte farouche, on voit cinq ou six citoyens s'emparer du haut du pavé, laissant les autres s'étriper.

Personnages hauts en couleurs, ils deviennent de véritables seigneurs dans leur spécialité : l'automobile de sport.

Jacques Savoie, un ancien coureur du Mans, se spécialise dans l'anglaise avec Singer, mais surtout Morgan. Il s'installe Boulevard Gouvion Saint Cyr en 1934 et, à plus de 80 ans s'y trouve toujours, continuant son louable négoce avec ses fils.

Charles Pozzi, également ancien pilote, représente alors Delahaye et Talbot, avant de se spécialiser, vers 1956, dans la Ferrari dont il est toujours l'importateur.

Roger Loyer, fut en quelque sorte l'âme du marché de la voiture de sport, dont il se fit une spécialité après la guerre. Maintenant retiré, à 78 ans, en Ile de France, mais toujours passionné, il se consacre à une très belle mécanique dans la série des 2 l'Alfa Roméo vers laquelle il porte tout son amour.

André Chardonnet, le plus jeune des mousquetaires, s'éleva à Levallois, où il fit ses premières armes. Issu du sport automobile, cet entrepreneur dynamique et doué, monta le réseau qui porte son nom, importe Lancia et Autobianchi, mais est aussi doublé d'un remarquable service compétition qui a fait ses preuves en courses.

## LA FIN D'UN ROYAUME

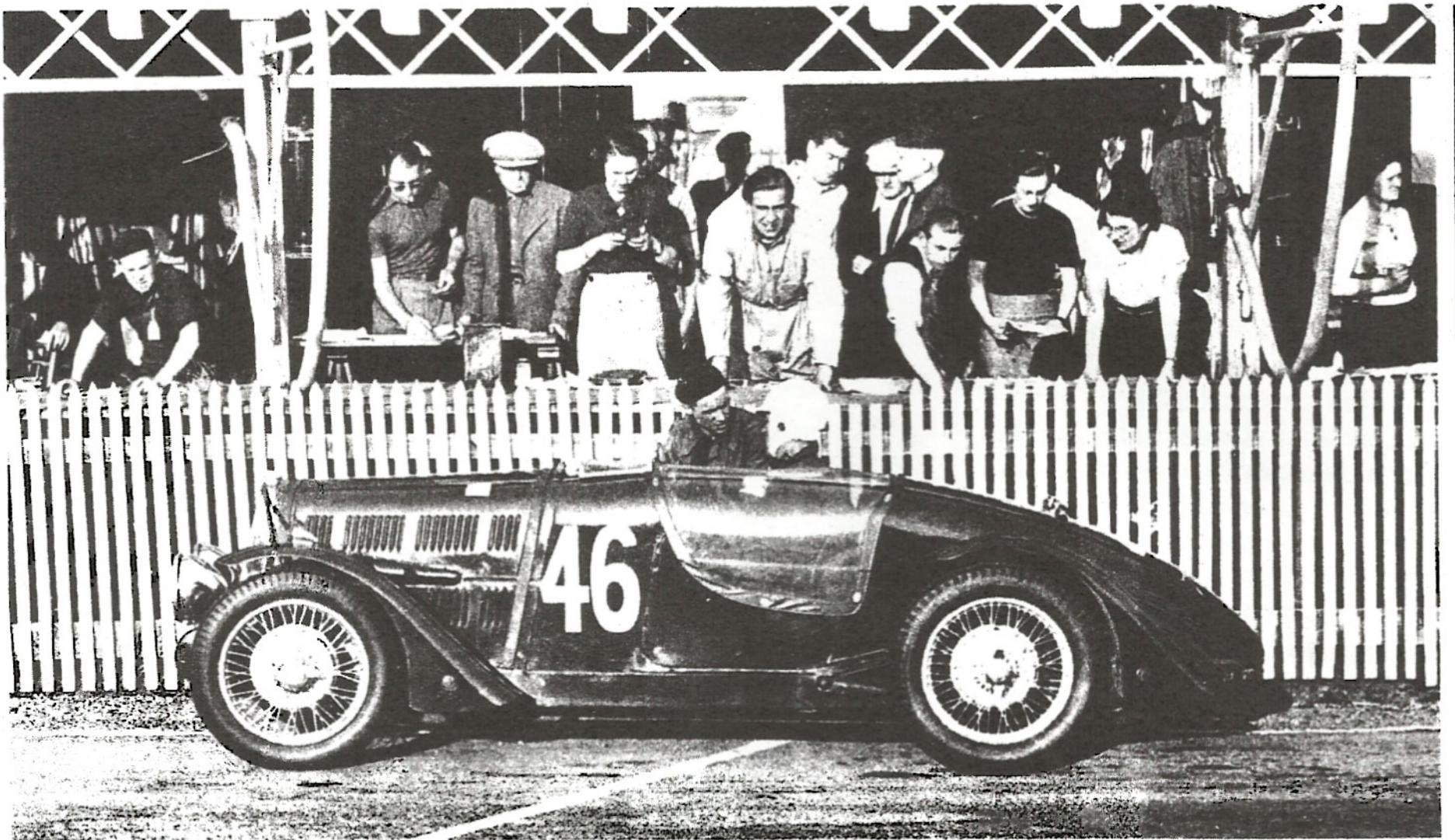
Ce matin là, alors que les engins enserrant son petit garage, Avenue de la Porte de Villiers, le distingué Charles Pozzi a à peine le temps de retirer deux ou trois Ferrari par le derrière de l'atelier, que déjà un pan de mur s'écroule sur un vieil établi.

Pour celui qui, depuis les années 30, négocie de la voiture de sport, c'est bien la fin d'un royaume qui, durant près d'une cinquantaine d'années, aura fait vibrer bien des passions. C'est Charles Pozzi qui parle :

*« Oui, j'ai eu très peur ce matin là, nous avions bien été prévenus, mais ça a été très vite. »*

*« Depuis 1943, nous avons des ateliers à la place de ce qui est maintenant le périphérique. Ces emplacements avaient été loués à titre précaire par la Ville de Paris à toute une faune spécialisée dans l'automobile et quand les travaux ont été entrepris, il a bien fallu déménager et vite ! »*

*« C'est vrai, toutes les belles pièces de la marque Ferrari me sont passées, en ce lieu, entre les mains, puisque j'étais d'abord agent privilégié de la firme avant d'en devenir l'importateur. Mais de 1936 à 54, c'est Talbot et Delahaye que je représente avec mon ami Chaboud, qui fut mon équipier en course et participa trois fois avec moi aux 24 Heures du Mans. »*



Jacques SAVOYE sur Singer au Mans en 1934.

« Après la sortie de la guerre, le marché était prospère autour de la Porte Champerret pour la voiture de sport et de luxe, on y trouvait, pour pas très cher, de très belles Américaines. Je réalisai quelques bonnes affaires en rachetant de très beaux véhicules.

« En effet, dès juin 1940, beaucoup de clients fortunés descendirent dans le Midi, fuyant l'invasion allemande. Ils partaient avec des Talbot, Bugatti, Voisin, Delage, Delahaye, certains de ces véhicules furent abandonnés, en cours de route, dans des fermes, d'autres furent remisés sur la Côte d'Azur, ou dans le pays Basque. La plupart de ces autos représentaient le dernier modèle de la marque, 1938 ou 39 avec un faible kilométrage, souvent moins de 10.000 km, on ne roulait pas à l'époque comme maintenant, on ne prenait pas sa voiture pour aller chercher un paquet de cigarettes au coin de la rue. Jusqu'en 1948, j'ai donc récupéré certains de ces véhicules que je connaissais.

« Un jour, j'ai ramené de Cannes une Bugatti 57SC de 3,3 l, une splendide unité construite juste avant la guerre, on pouvait la pousser à 220km/h, un remarquable bijou. Je l'ai revendue, après remise en état, 4 millions (A.F.) ».

### ETHER PLUS ESSENCE

« Ces voyages représentaient une véritable expédition. L'essence étant rationnée, avec des tickets, nous partions à deux, par le train, avec une barre d'attelage et chacun un jerrican plein. Il fallait se débrouiller, l'essence coûtait 25 F. J'en achetai au marché noir à 110 F (A.F.) le litre.

« Je me souviens de cette aventure, en remontant de Menton, j'étais dans une Talbot 150SS qui tirait une Voisin, à hauteur de Tarrare, je suis tombé en panne d'essence, il



Charles POZZI.

me fallait 100 l pour remplir mon réservoir, j'en ai trouvé 50 au noir, c'est tout. Je me suis souvenu que j'avais un client pharmacien, qui se trouvait non loin de là. Il m'a procuré 50 l d'éther, j'ai fait le mélange en me disant : « ou ça casse, ou ça marche », ça a marché, nous sommes arrivés à Paris au petit matin.

« J'avais des clients prestigieux, Roger Vadim fut un grand amateur de Ferrari, il en a eu une quinzaine dont les 250GT de 12 cylindres. Egalement Porfirio Rubirosa, qui trouva une fin tragique au volant de sa Ferrari, dans le Bois de Boulogne. Avec une meilleure fortune, j'ai eu la chance de conserver des clients tels : Yvan Audiard, Léo Ferré, Lino Ventura... ».

Aujourd'hui Ferrari est toujours présent Porte de Champerret et, toujours actif, Charles

Pozzi présente les derniers modèles de la firme dans son splendide magasin de l'avenue Kleber.

### L'EPOPEE SINGER

Non loin, boulevard Gouvion Saint Cyr, face au petit train de Ceinture, le hall d'exposition de Jacques Savoye, spécialiste de l'anglaise de sport, en cet endroit, depuis 1934.

L'œil vif, à 82 ans, la démarche alerte, le vieil homme, qui exploite encore l'affaire avec ses fils, descend d'une splendide Rover P6, aussi arrogante que si elle venait de sortir le matin même de l'usine. Il va nous parler de la Singer, une curieuse petite auto ramassée sur ses hautes pattes qui la firent plus ressembler à un hyménoptère qu'à un fin racer tombeur de records. Ce bruyant insecte était propulsé par un 972 cm<sup>3</sup>.

Écoutons Jacques Savoye.

« C'est vrai, c'est avec Singer que j'ai débuté et que j'ai couru. J'ai remporté en 1938 l'épreuve du Mans dans la catégorie des moins de 1.100 cm<sup>3</sup>, et j'ai fait 7<sup>e</sup> ou 8<sup>e</sup> du classement général derrière des voitures de 3,5 l ou 4,5 l Bugatti, Talbot, Delage, Delahaye, etc. Avec cette extraordinaire auto, j'ai fait une centaine de course et remporté un tas d'épreuves dont un Paris-Nice.

« Je passe sur l'épisode de la guerre, le jour où j'ai failli passer à la casserole, lorsque le réseau avec lequel j'étais en contact a été anéanti.

« Après la Libération, la vie reprend tout doucement, je distribue du matériel américain, surtout de gros camions. Mais, 1950, c'est l'apogée de la voiture américaine qui nous permet de vivre, parce que les voitures de sport on n'en vendait pas tous les jours.

« Cependant, nanti d'un glorieux palmarès avec Singer, je continue à les importer en

France avec des Alvis, Jowet-Jupiter et Sunbeam ».

## UN ARTISAN DENOMME MORGAN

« Dans ce quartier de la Porte Champerret, dont vous me parlez, il y avait une multitude de marchands, rue Guersant était Hall-Auto, à côté mon frère Pierre qui vendait des voitures américaines d'occasion, Wesman, avenue de la Porte Guersant, était concessionnaire Ford, rue Bayen se trouvait Aston-Martin, Duvivier à la Porte Champerret, et une foule de petits artisans qui faisaient de la carrosserie de sport et de course comme Lecanu. On trouvait aussi, à la place des grands hôtels Méridien et Concorde, Bloch et Mougin installés depuis 1919, spécialistes de l'Américaine et importateurs de Buick.

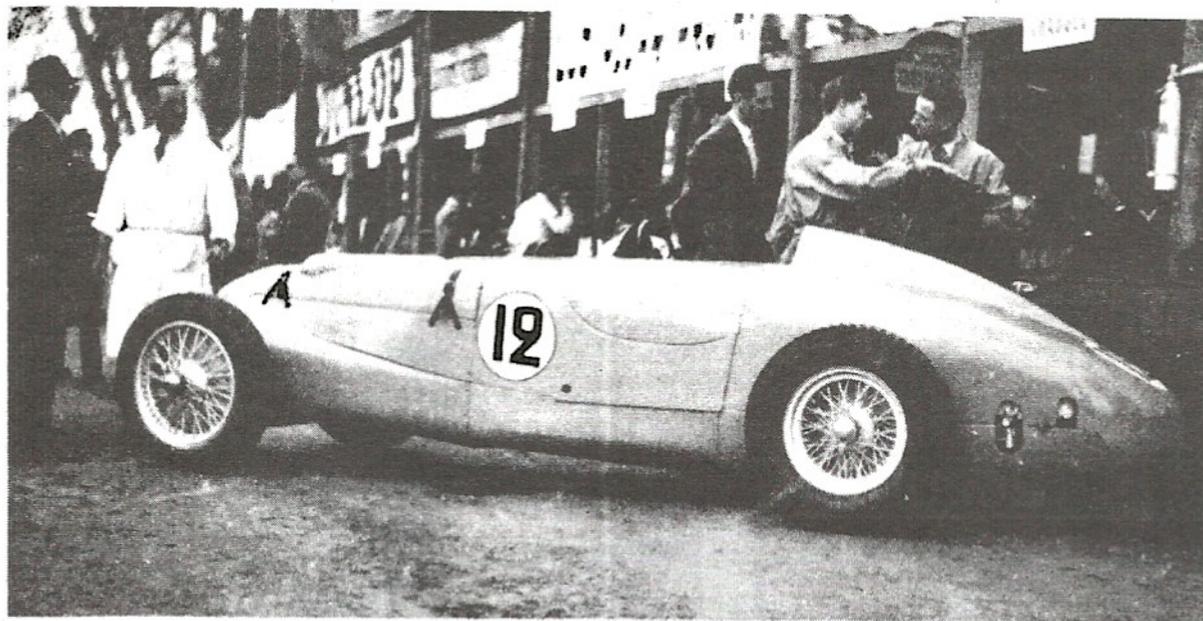
« En 50 des gars connus dans la voiture de sport avaient fondé le Haras des Pur-Sang avec surtout des Bugatti. Moi-même, en 51, ai fondé le Club des Pilotes du Mans, dans le même coin se trouvait le siège de l'AGACI (Association Générale Automobile des Coureurs Indépendants).

« En ce temps-là, la Singer se vendait bien en France, mais la firme décida d'arrêter sa production. Il me fallut trouver une autre auto qui lui ressembla. Je faisais alors de fréquents voyages à Londres et je vous assure que lorsque j'arrivais au British Racing Club, c'était un mauvais moment à passer, le dry Martini coulait à flôts, c'était à qui m'offrirait un verre. J'avais beaucoup de relations dans le monde de l'automobile en Grande Bretagne, c'est ainsi que je rencontrai le père Morgan, petit artisan à l'époque, aujourd'hui riche comme Crésus, qui ne produisait que quelques voitures par an, entièrement faites à la main. Ils en font 30 à 35 et ne veulent pas en faire plus.

« Les deux premières années la Morgan ne se vendit pas bien, le démarrage s'est fait quand mes fils se sont mis à faire des épreuves. Peu avant 1960, nous avons eu un afflux de demandes auquel nous ne pouvions faire face, les délais de livraison étaient d'ailleurs comme aujourd'hui, de 2 ans et demi, pour une petite voiture amusante qui ne coûtait pas très cher, environ 15.000 F, alors qu'aujourd'hui, il en faut 200.000. Enfin, ça se vend toujours ».



Jacques SAVOYE



Charles POZZI, au Grand Prix de PAU en 1948 derrière sa Talbot 4,5 l qui n'était autre qu'un ancien cabriolet FIGONI et avec lequel il se classa troisième.

## DE BRIGITTE BARDOT A MARGUERITE DURAS

« Evidemment, la clientèle était très diverse, il y avait les véritables amateurs de voitures de sport, le plus souvent fauchés, et puis les personnalités à travers lesquelles ces autos s'auréolaient d'un grand prestige qui se transformait, chez certains, en snobisme.

« Un matin, je reçois un coup de téléphone, on me dit que c'est de la part de Mademoiselle Brigitte Bardot, qui voudrait savoir quelles conditions spéciales je pouvais faire pour une Morgan. Evidemment, c'était sa secrétaire, je lui ai répondu que nous ne faisons pas de prix spéciaux, en aucun cas, mais que nous serions très heureux si elle se décidait pour une de nos voitures. J'ai alors ressenti chez cette personne un instant de déception, je me demandais bien ce que je pourrais faire pour lui être agréable, c'était, bien entendu, de lui procurer une voiture en priorité.

« Le lendemain nous lui faisons essayer une Morgan avenue du Bois, lorsqu'elle s'arrête, les photographes se précipitent, au milieu se trouve un vieux Monsieur qui lui demande un autographe, elle lui répond : « A votre âge !... Je veux bien signer pour les gamins, mais pas pour vous ! ».

« En fin de compte, elle ne se servait que très peu de sa Morgan. Bénéficiant de l'indulgence de la maréchassée, elle avait un parking particulier devant chez elle, sur l'arrêt d'autobus de l'avenue Paul Doumer, c'était là que nous lui déposions sa voiture lorsqu'elle nous le demandait.

« J'ai eu aussi autrefois Jean-Paul Belmondo qui a acheté une Morgan et depuis une Panther, Pierre Vernier et une quantité de chanteurs et chanteuses. Boris Vian fut un des premiers à acheter une Morgan. Catherine Deneuve, Claude Brasseur, Anna Karina, le fils du Commandant Coustaud, Françoise Sagan, mais c'était surtout son frère qui la conduisait.

« Les Singer décapotables de 57 à 62 eurent un grand succès, l'actuel député maire de Saint Germain, Michel Péricard, en avait une lorsqu'il était journaliste à l'ORTF, Guy Lux aussi, ainsi que Marguerite Duras.

« A l'époque, nous aurions pu vendre 100 voitures par an, nous les aurions vendues, mais nous n'avions qu'un contingent de 20 voitures par an ».

## NOSTALGIE

« En fin de compte, j'ai toujours suivi les voitures que j'aimais bien et avec lesquelles j'ai couru et particulièrement la Singer. Il m'est souvent arrivé de vendre une auto après une course et de la racheter quelques années plus tard.

« J'avais vendu une Singer à un grand-père qui la voulait pour son petit-fils, le jeune homme ayant eu un accident avec, je l'ai rachetée. J'avais idée de me faire une voiture pour Le Mans. J'ai été chez un type qui redressait les châssis à Levallois, c'est d'ailleurs ici que j'ai rencontré pour la première fois Roger Loyer qui était là avec une Maserati accidentée.

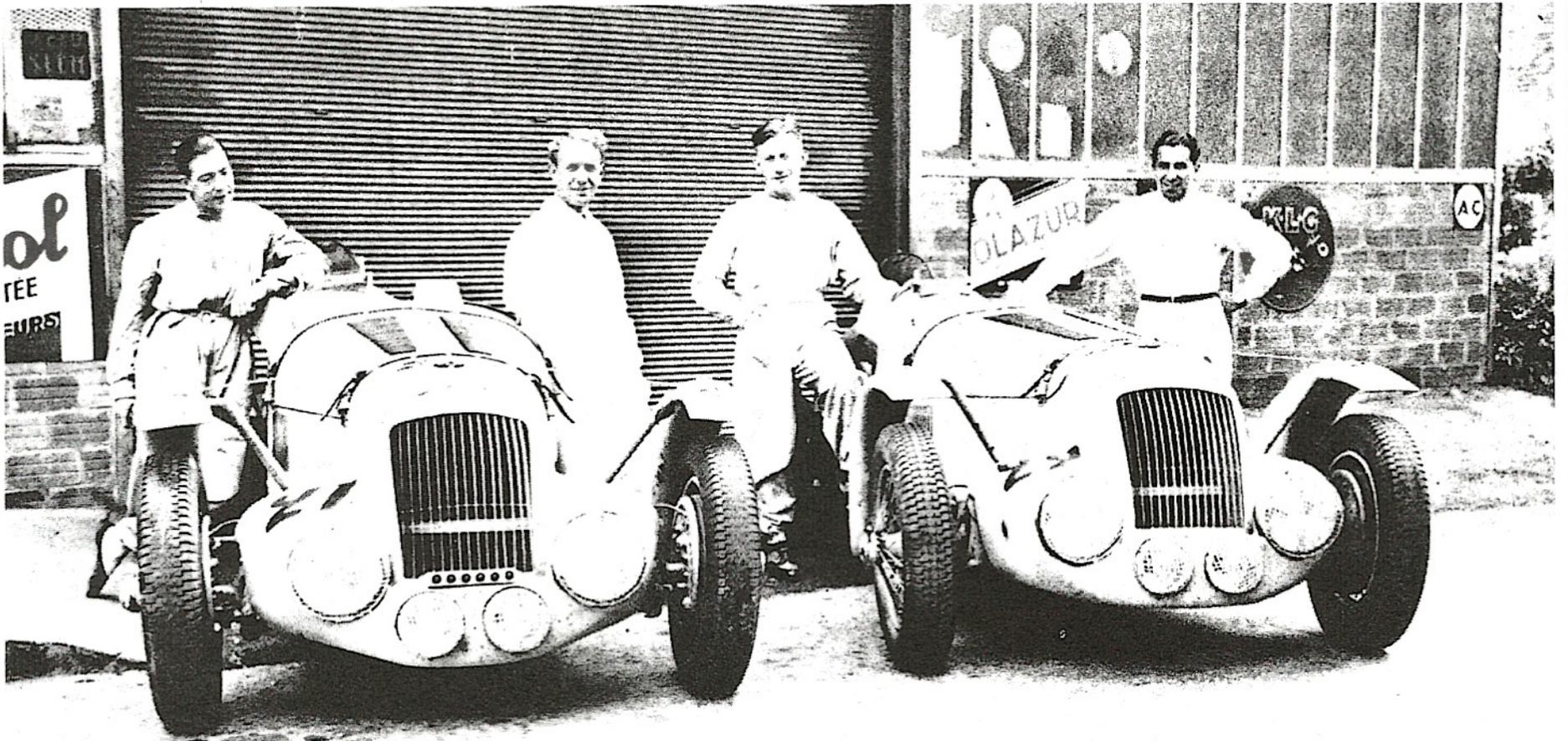
« J'en ai fait une voiture de course qui marchait très bien, je l'ai revendue plusieurs fois et récupérée à chaque fois. En 1956, je l'ai rachetée dans une vente aux enchères, je l'ai reconnue au numéro de châssis, elle était méconnaissable, complètement transformée, les ailes avaient été retirées.

« Une autre Singer avec laquelle j'ai couru la coupe de la Libération, le Grand Prix de Bruxelles où je m'étais classé 3<sup>e</sup> derrière les Gordini, je l'ai vendue en 47, puis rachetée pour courir au Mans en 49 et puis revendue. A partir de ce moment, je l'ai perdue de vue, elle a dû traîner de mains en mains, et puis un jour, alors que nous étions en vacances avec ma femme à Port Manech en 54, je regardais le paysage très escarpé de la Côte à la jumelle, tout à coup il me sembla apercevoir ma voiture abandonnée, très loin, près d'une sorte de décharge. Pour retrouver ce que je croyais être mon ancienne voiture de course, il nous a fallu faire des kilomètres dans cette Côte très découpée. Enfin, nous y sommes arrivés, c'était bien elle, j'ai pu la récupérer et je l'ai toujours ».

## REMORDS

« Voyez-vous, à l'époque on ne pensait pas à tout ça comme aujourd'hui, on a laissé échapper des trucs extraordinaires.

« Tenez, j'avais un client, les banquiers Faucher-Magnan, les deux frères m'avaient acheté des 8 cylindres Chenard, ils habitaient une propriété extraordinaire dans le parc de Neuilly, avec de nombreux garages. Un jour, fin 40, ils m'amènent dans l'un d'eux, je vois deux Rolls 1923 et 25, dont



Roger LOYER ( troisième à partir de la gauche ) dans l'équipe Delage aux 24 Heures du Mans en 1939.

*l'une était carrossée en skiff Labourdette. Ils me demandèrent de me débrouiller pour qu'ils soient débarrassés de ces voitures avant la fin de la semaine.*

*« Que vouliez-vous que je fasse, je revenais sans un rond avec mes gros souliers, je me baladais à bicyclette, j'ai fait venir un casseur !*

*« A peu près au même moment, début 1941, Donnay, qui était administrateur chez Chenard, me téléphone en me demandant de venir le voir de suite, il me dit : « Nous sommes obligés de libérer les ateliers. J'ai de vieilles voitures de courses, je vous les laisse au prix de la ferraille ».*

*« Il avait trois Chenard, les célèbres « tank », je les ai amenées dans mon garage où elles sont restées tout le temps de la guerre. Il y avait un type qui me barrait pour les acheter et faire le Bol d'Or, un beau jour j'ai cédé, il en a pris deux et a fait la course en 47, l'autre est au Musée du Mans.*

*« Mais ce qui est plus extraordinaire, c'est que dans le même atelier lorsque j'ai enlevé celles qui roulaient, il y avait, posées à même le sol, sans roues, les deux huit cylindres Chenard qui avaient couru le Mans en 1925. Vous vous rendez compte, des voitures sensationnelles, torpédo équipées de deux groupes 21 accouplés par Lucien Chenard, elles avaient gagné le Grand Prix de Spa en 1926, et la dernière fois que je les ai vues c'était au Grand Prix de la Baule en 26 ».*

*Voilà, c'était cela la Porte Champerret, dans les années 30.*

## UN PASSE SPORTIF

A deux pas de la Porte Champerret, en plein cœur de Levallois, Roger Loyer, trente ans après, revient sur des lieux chargés d'histoire, à 78 ans, il témoigne :

*« Il faut être passionné et je le suis toujours, malgré mon grand âge. J'ai encore ramené, l'autre jour, d'Italie, une Alfa 2 l, j'ai fait les*



Roger LOYER

*500 premiers kilomètres en 3 heures 3/4, tout en restant extrêmement prudent, sans forcer, car il faut toujours savoir rester à l'intérieur de ses limites.*

*« Voyez-vous, je suis arrivé à Levallois avec un glorieux passé sportif dans l'automobile, mais surtout dans la moto que j'ai vraiment dans les globules. J'avais une bonne formation technique qui me permet de toucher à tout ce qui était du domaine du sport auto : Austin, Alfa Roméo, Alpine, BMW, Ferrari, Jaguar, Lotus, Lamborghini, Maserati, Porsche et Triumph.*

*« J'étais rue Jules Guesdes, et tout autour de moi, Levallois vivait avec des spécialistes de l'automobile, uniques en France. Une quantité de petits artisans, que l'on retrouve encore dans des domaines bien particuliers de la sellerie, de l'aluminium, du bois, faisant des pièces très spéciales, des roues, des radiateurs. Tenez, dans la rue Jules Guesdes, il y a encore un de ces artistes qui vous fait n'importe quel radiateur pour n'importe quelle voiture du monde ».*

## LES EXCES DE LA PASSION

*« Dans ces années là, ça se passait surtout le samedi matin. Il n'y avait pas de vendeur racoleur, le client arrivait, on sentait s'il était réellement intéressé par les renseignements techniques qu'il demandait, tout cela sans parler de prix, alors on partait pour les essais.*

*« Par contre, il y avait des gens plus ou moins sérieux qui voulaient essayer les voitures, je leur demandais de les « estimer » sur pied, alors je sentais s'ils étaient vraiment acheteurs, autrement on aurait passé sa journée sur les routes.*

*« J'ai ainsi rencontré de nombreux clients qui sont devenus des amis, d'autant plus que mon palmarès de coureur créait des liens particuliers par rapport à un banal commerçant... J'avais comme clients des hommes politiques, je fournissais les voitures d'Achille Peretti, qui était devenu un ami, des artistes, Trintignant m'acheta deux Lotus, Maurice Ronet, etc.*

*« Je me souviens encore, dans les années 60, d'une magnifique Ferrari, modèle California, que je couvais et qui valait une fortune à l'époque. Arrive un gars intéressé qui avait l'air de présenter toutes les garanties, je dois vous dire que j'étais méfiant comme il n'était pas possible, finalement ce type trouve le moyen de me donner un chèque sur une banque américaine. C'était un vendredi, à la limite de la fermeture, je téléphone, on me dit : « Vous pouvez y aller les yeux fermés ». Le gars part avec la voiture et le lundi matin j'apprends que le chèque est en bois, la banque existe bien, mais le compte est fictif. Pris de panique, je mets quelques temps à retrouver mon sang froid, je signale immédiatement la disparition du véhicule. Le lendemain un particulier me téléphone en me signalant la présence de mon véhicule rue de Rennes, en face d'une agence de voyages. Je prévient la*

police et pars comme un fou, je reconnais ma voiture et me gare en travers de manière à la bloquer, les flics arrivent au même instant à fond avec leur « pin-pon » habituel, quand le type les a vus, il s'est sauvé et s'est perdu dans la foule. Enfin j'ai pu récupérer ma voiture, c'était extraordinaire, ce fut ma plus forte émotion.

« Je n'ai jamais traité mes voitures en collectionneur ; il fallait qu'elles partent, c'était une rotation permanente, ma trésorerie était restreinte et les sommes en jeu devenaient vite considérables, mais je n'ai jamais eu de regret, même en voyant partir un modèle souvent exceptionnel ».

## UNE BUGATTI QUI ECORNE LA PORTE

Des affaires extraordinaires, certes, il y en avait Porte de Champerret, dans les années 50.

Claude Le Riche, maintenant dans l'entreprise Savoye et Fils, se souvient très bien d'un personnage assez pittoresque du nom de Framazel.

Mais écoutez :

« C'était un type curieux, assez fantaisiste, qui avait été metteur au point chez Bugatti, à Molsheim avant de se retrouver entre Neuilly et Levallois dans un décor fantastique.

« Il avait une grosse Bugatti bleu clair de 3 l, pour rentrer chez lui, il y avait une porte cochère qu'il accrochait régulièrement avec l'aile arrière chaque fois qu'il la franchissait. Lorsque nous avions besoin de pièces, nous passions par cette porte écornée, elle est restée gravée dans ma mémoire.

« Au fond de la cour, il y avait peut-être une quinzaine de Bugatti alignées. Dans la maison, au premier étage, dans ce qui avait dû être une salle à manger, des caisses et des étagères chargées des pièces détachées de la marque.

« J'avais acheté alors deux 1.500 cm<sup>3</sup> pour 800 F, c'est un de mes meilleurs souvenirs d'automobiliste, nous ne parlerons même pas de collection, nous n'y songions pas à l'époque ».

## UNE AUTO DU TONNERRE !

Grands seigneurs, ils ne l'étaient pas tous, et si la porte Champerret s'enorgueillissait d'abriter le siège de l'AGACI, certains étaient peu dignes de fréquenter ce genre de club typiquement britannique.

André Jacquot, lui, pilote de stock-car, se souvient aussi et il raconte :

« C'était vers 1960, il me semble, sur Levallois y'avait un dénommé Ripoteau, qui vendait de la voiture américaine. Tu parles d'un type.

« Un matin quatre jeunes se pointent et relèquent une splendide Pontiac. Notre gars leur dit de revenir le lendemain matin. La voiture avait le moteur bloqué. Durant la journée, avec du dégrippant, il réussit à faire tourner le moteur et passe le reste de son temps à astiquer l'auto. Pour ça, elle était du tonnerre !...

« Le lendemain les jeunes arrivent, il fait tourner le moteur, se fait payer, puis explique : « Les gars faut pas pousser, tout est neuf, alors molo ! Et puis faudra faire une vidange



André LECOQ

tout de suite ».

« Heureux, les gars partent. Deux heures plus tard, coup de téléphone, les petits sont en panne sur la route d'Orléans. Notre bonhomme saute dans sa dépanneuse.

« Ben, vous voyez, les gars, j'avais dit de ne pas pousser ».

« Il sort la jauge. « Et puis, j'avais dit de faire une vidange de suite, c'est pas sérieux ! ».

« De retour à son garage, il leur explique que le moteur est par terre, qu'il y a dessus plus de frais que l'auto ne vaut.

« Et bien, tu me croiras si tu veux, mais il a donné à chacun des mêmes un ticket de métro et il a gardé l'auto ! ».

Mais c'était aussi cela la Porte Champerret ! Didier Lainé se souvient aussi de ce quartier qu'il a fréquenté étant jeune. Il n'a rien oublié de ces rues et de ces ateliers qui faisaient la vie de Levallois, alors :

« Si j'ai grandi dans le culte des voitures anciennes, c'est bien à la Porte de Champerret que je le dois. J'ai vécu dans ce quartier une bonne partie de mon enfance, au rythme de ses innombrables ateliers de mécanique, dans un labyrinthe de ruelles, que le Périphérique a fait disparaître. Du fond de ces cours sans âge, des hommes à la passion intacte tentaient de redonner vie à des moteurs « nobles » que d'autres avaient maltraités jusqu'alors. Des châssis nus sortaient parfois de ces impasses sordides pour effectuer quelques tests préliminaires. Du haut de mes 10 ans, je vénérerais ces mécanos-essayeurs que rien ne semblait devoir rebuter, et qui passaient indifféremment des commandes d'une 300SL à celles d'une Aston Martin DB4. C'était là leur lot quotidien, il est vrai. De temps à autre, une Delahaye 135 ou une Talbot Lago Record venait s'échouer, à cheval sur un trottoir, entre deux « Grand Tourisme » étrangères, dans l'attente de soins hypothétiques. Certaines demeuraient stationnées des mois durant, victimes de l'indifférence des « hommes de l'art », fanatiquement dévoués aux 6 cylindres britanniques ou aux V12 italiens. Même Levallois abandonnait les dernières représentantes du prestige automobile français à leur triste sort. C'est dire... Il y avait plus urgent alors (c'était le début des années 60), mais quel gâchis.

« De ce périmètre délimité à la rue de Villiers, le boulevard Bineau et le boulevard Gouvion St-Cyr, on comptait généralement en centai-

nes de chevaux et les arbres à cames marchaient nécessairement par paires. Il y avait de la « race » dans l'air et j'en respirais le parfum exotique. On y vivait aussi dans le bruit et la fureur, et il me semblait bien difficile d'oublier les hurlements expiatoires de cette Cobra 427 rouge et bleue, avalant à la vitesse du son les quelques centaines de mètres de l'avenue de la Porte de Villiers...

« Même les voitures régulièrement abandonnées au bord de ces rues tranquilles de la périphérie méritaient le détour. Parmi elles, nombre d'Américaines de « l'âge d'or », mises à la retraite anticipée pour cause de décote congénitale. Je me souviens encore de ce coupé Buick 1954 légèrement fané, dans lequel un couple de clochards avait trouvé asile et de cette vénérable Hudson Hornet 1953, qui n'en finissait pas de crever, boulevard Bineau. Près de la porte Champerret traînait aussi une berline Mercury 1951, à peine oxydée dont j'aurais bien fait mon ordinaire si j'avais été en âge de conduire. Mes camarades de classe ne s'intéressaient alors qu'aux Austin Healey, ou aux Type E. Pour ma part, j'éprouvais déjà une réelle fascination pour ces Américaines aux lignes lourdes et aux larges banquettes que seuls les gitans acceptaient encore de nourrir, sinon d'entretenir...

« A la frontière de ce sanctuaire automobile s'étendait un gigantesque « Automarché » en plein air. Il fallait en connaître les règles : au premier plan, les « promotions » de la semaine, hâtivement rénovées à coup de polish, au fond, les éclopées à peine roulan-tes, en d'autres termes en quête d'un ultime propriétaire, d'un pigeon désargenté. Par dizaines, les voitures étaient rangées en fonction de leur éclat, et de leur prix. Un jour, mon père se laissa attirer dans cette « Cour des Miracles » des temps modernes, pour y examiner en détail une berline « MK2 » Jaguar, relativement présentable affichée à 8.500 F (le prix d'une 403 en 1965). Très entreprenant, le vendeur-maison nous en parla comme d'une « voiture de connaisseur ». La formule de style était plaisante, mais elle ne troubla pas mon père outre-mesure. Sous son brillant éphémère, se dissimulait en effet une « choucroute » trop consistante pour être honnête. Le capot baillait ostensiblement d'un côté, trahissant un choc mal guéri ; et pour tout arranger, les pneus étaient inégalement usés. Comme il ne pouvait être question d'envisager le moindre essai, (à l'Automarché, on achetait « de confiance »...), mon père tourna les talons, sans écouter davantage les arguments impa-rables du « spécialiste » dont l'agressivité commerciale était en proportion inverse de la qualité de ses produits... Personnellement, je n'aurais pas acheté le moindre clignotant dans ce haut lieu de la grande truanderie automobile. Mais j'aimais ce spectacle constamment renouvelé qui mêlait sur la même scène, des Giulietta Spiders épuisées, des Plymouth Fury défraîchies, et des DS avachies...

« L'« Automarché » lui aussi fut emporté par le flot du Périphérique. Et Levallois se métamorphosa peu à peu en une banlieue « respectable ». Tant pis ou tant mieux ? Personne après tout, n'avait songé à classer ces ateliers glorieux « monuments historiques ».

LES PIÈCES ANGLAISES



MARIO BOIES & ASS.

BRITISH MOTOR SPARES



Triumph

HILLMAN

- PIÈCES DE MÉCANIQUE ET CARROSSERIE
- MANUELS DE RÉFÉRENCE
- CONSEILS TECHNIQUES SUR L'ENTRETIEN ET LA RENOVATION



317 ST-DENIS, ST-LAMBERT, QUE. (514) 465-1766



Nous avons plus qu'un service personnalisé... Nous offrons le service par excellence.

We have more than a personalized service... We offer the service "par excellence".

Vous pouvez maintenant profiter de notre nouveau service de Minibus (14 à 25 passagers)

You can now enjoy our new Minibus service (14 to 25 passengers)



Plus qu'un service... déjà une tradition  
More than a service... Already a tradition



Samson Limousine

- Franchise de limousine exclusive Dorval
- Mirabel sur réservation seulement
- Service transport privé ou exécutif
- Service aux hôtels - contrôle par radio
- Visite guidée - des points d'intérêt
- Voiture luxueuse - Chauffeurs en uniforme
- Complète coordination convention/commercial
- Interprètes disponibles
- Exclusive Limousine concessionnaire Dorval
- Mirabel reservations only
- Executive and private transportation services
- Radio dispatched Hotel service
- Guided sightseeing - All points of interest
- Luxury limousines
- Full convention and commercial service
- Multilingual group coordinators

Reservation: (514) 631-LIMO (5466) / 1-800-361-9292 / Telex 05-822-805



Jean Morissette

SOCIÉTÉ COMMERCIALE VILLE-MARIE INC.

1110 RUE SHERBROOKE OUEST, SUITE 912  
MONTRÉAL, QUÉBEC, CANADA H3A 1G8

(514) 844-1759

651 5500  
527-8995

Serge Paquette Inc.  
COURTIERS D'ASSURANCES



Gilles Paquette, COAA FIAC

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

Marché d'assurances  
particulier pour  
voitures anciennes



## 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



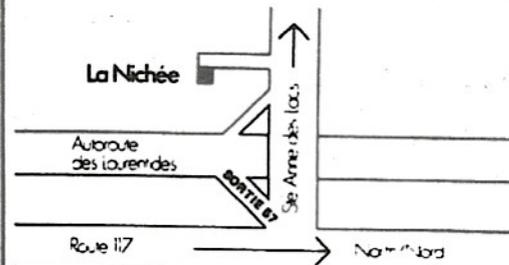
## LA NICHÉE

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**

---

## Stowe

---

par Richard Boudrias

Rédiger un article ayant comme sujet le succès d'une activité organisée par l'auteur côtoie presque la prétention. Si vous en êtes vexés, la vengeance est facile... écrivez-en un vous-mêmes...!

Le convoi était composé de Roy et Bee Gillings, Claire et Kack Keery, Pierre Bilodeau et son co-pilote au volant de sa magnifique *Austin Healey*, Robert Viau et son copain Serge imposaient le rodage à leur *Sunbeam Tiger* tandis que Daniel et Carole-Ann, accompagnés de leurs amis Jean-Pierre et Carole, évoluaient gracieusement dans la "reine de la route": la *Citroën 15*. Il est impossible de parler d'une activité du EVEA sans y mentionner Jean Nocera, bien escorté au volant de la *Healey* noire. Si nous pouvions emprunter le slogan de la ville de Montréal, nous pourrions dire que "la fierté a une voiture" en regardant Risha et Tom Merson dans leur "*Bugeye*". Quant à nous, nous espérons discrètement que notre roue arrière gauche ne chauffe et que le voyage de quelque 380 milles se passe sans pépin...

Le cortège s'achemine sur la "89", passe par Smugler's Notch pour ensuite arriver à Stowe vers 13:00.

Par une température torride, nous déambulions dans les allées du marché aux puces tout en admirant les magnifiques voitures américaines d'autrefois ou de presque d'autrefois. Côté voitures européennes, à part nos "belles vieilles", une *Austin Healey 100.4*, une *Aston Martin* et une *Jaguar XK120* retenaient nos regards envieux.

A seize heures, une baignade bien méritée, arrosée de quelques rafraîchissements, et c'est l'heure de prendre la route car Rhoda et Joel Pinsky nous attendent pour le cocktail.

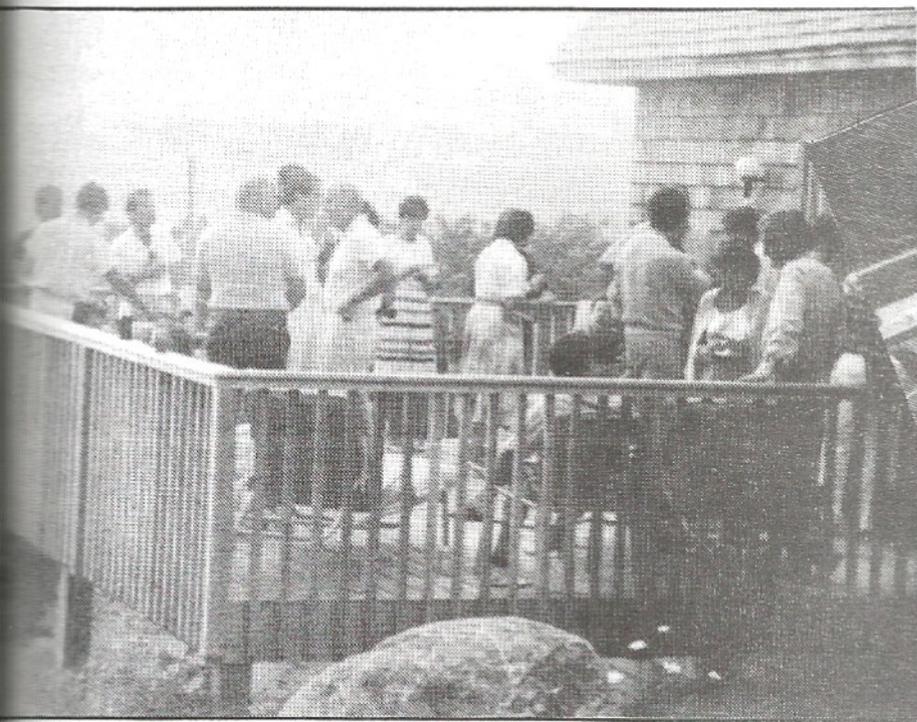
Un "nid d'aigle" à la "Architectural Digest": telle est l'impression qui se dégage de cette maison et son paysage de rêve. Cet "observatoire" est doté d'une écurie de quelques 500 chevaux: *Jaguar MK 10, 340* avec toit ouvrant flexible, *Alfa Romeo* et une *Mercedes 280 SL*. Monique et Pierre-André Ouimet, Paul Dorval et Ron Cook nous ont agréablement surpris par leur visite. Nous avons été traités "comme des rois". Un gros merci aux Pinsky pour cette fantastique réception!

Le dîner aux *Fox Fire* était servi dans une terrasse exclusive à l'EVEA. Après avoir porté un "toast" à notre président "in absentia", nous nous gavâmes de très bonnes choses italiennes.

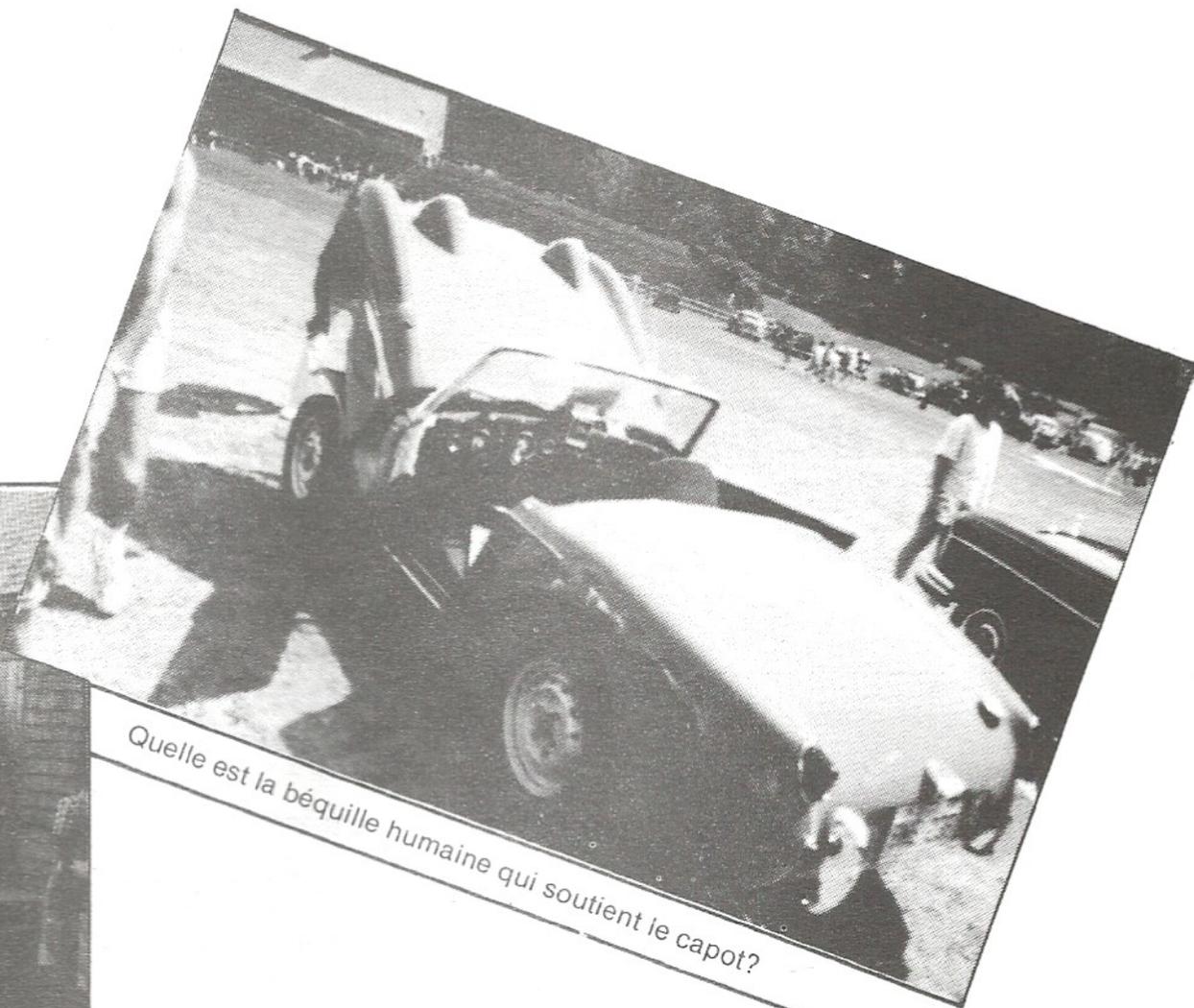
Dimanche, une réévaluation du site de l'exposition, une bonne bouffe au "Trapp Family Lodge" et un retour à la maison sans histoire ont contribué à faire de ce week-end, une vacance mémorable!



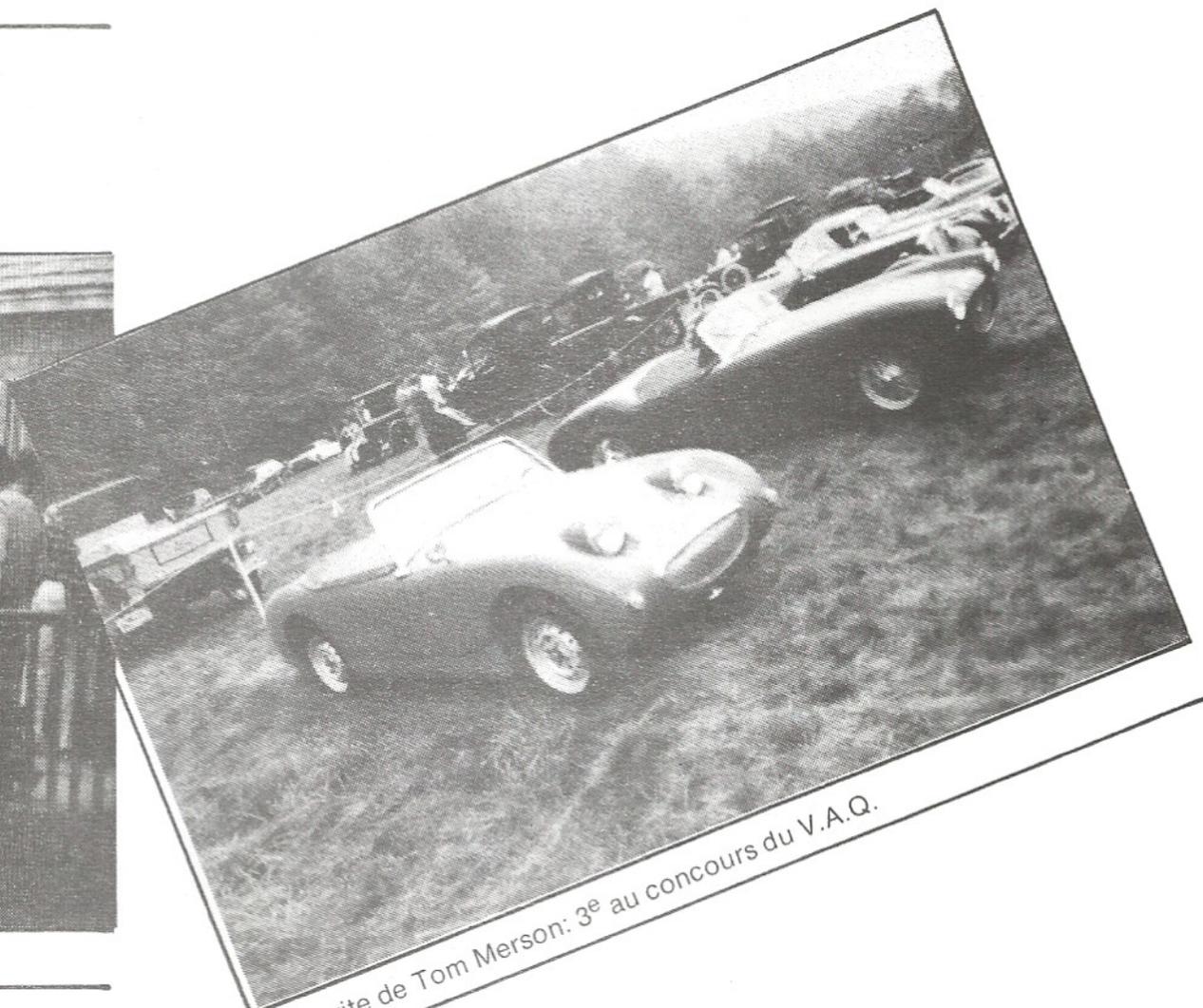
Le nid d'aigle de Joel Pinsky.



Le cocktail chez les Pinsky.



Quelle est la béquille humaine qui soutient le capot?



La Sprite de Tom Merson: 3<sup>e</sup> au concours du V.A.Q.

---

## Bienvenue — Welcome

Michel Roby (Lucie)  
1950 MG TD

Tél.: 681-3005

Robert Drolet (Lise)  
1959 Jaguar Mark IX

Tél.: 683-5634

---

## E.V.E.A.—V.E.A.E. in Paris

by Ron Cook

In their relentless pursuit of interesting material for the *Autosiate*, yours directors recently convened here near a large European parking lot on the *Champs Elysés*. Further research followed later at the celebrated *Mercure Galant* where your President posed the question: "Does Socialism have any effect on the price and supply of Burgundies of the mid-seventies?"

Regretfully, many hours of wrestling with this great mystery failed to produce a consensus. Further sessions are planned...!

---

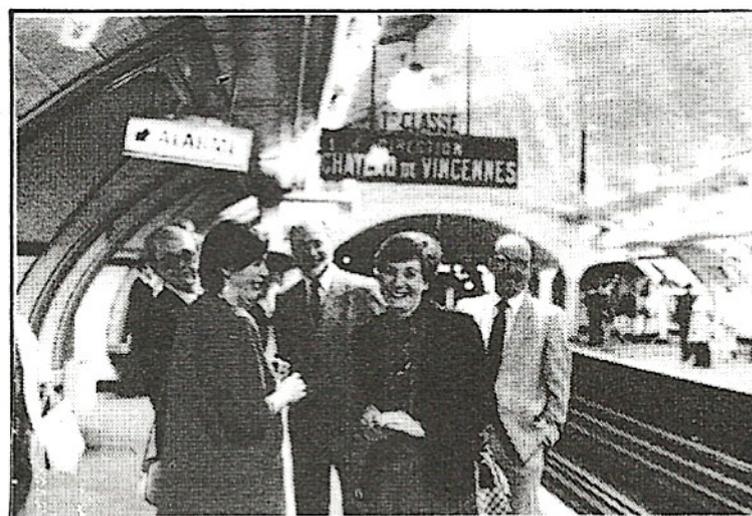
MERCURE  
GALANT  
DEDIE' A MONSEIGNEUR  
· DÉJEUNERS · DINERS ·



A PARIS,  
15, RUE DES PETITS CHAMPS ET  
20, RUE DU BEAUJOLAIS ·  
TÉL. 296 98 89 - 297 53 85



L'apertif at "Fouquet's" Ron Cook, Louise Boudrias, Richard Boudrias, Marc Bourgeois, France Bourgeois, Lorraine Desroches, Gilles Desroches



Underground session

# Les voitures regroupées par marque

par John Lumsden

YEAR	MAKE	MODEL	OWNER	PHONE
65	A.C.	COBRA	MARSHALL ROBERT	(416) 487 8295
62	ALFA ROMEO	GUILA SPYDER CONVERTIBLE	PINSKY JOEL	(514) 482 3730
53	ALVIS	TA 21 DROPHEAD	DELAURIERS ROBERT	(514) 487 9697
59	ALVIS	TD21	PRAGER VINCENT	(514) 934 4666
59	ASTON-MARTIN	DB4	BARRETT DONALD	(514) 453 8764
59	ASTON-MARTIN	DB4	LEGAUT MICHEL	(514) 627 1608
35	AUSTIN	SEVEN RUBY	ISRAEL BILLY	(514) 933 8133
69	AUSTIN	COOPER S 1275	MARSHALL ROBERT	(416) 487 8295
54	AUSTIN-HEALEY	100-4 ROADSTER	SILVERMAN GORDON	(514) 482 0677
57	AUSTIN-HEALEY	100-6	MERCIER ROBERT	(514) 649 6902
59	AUSTIN-HEALEY	100-6	BIGNEY PETER	(416) 422 5332
60	AUSTIN-HEALEY	3000 MK1	WETMORE COLIN	(819) 376 2679
60	AUSTIN-HEALEY	SPRITE MK1	MERSON TOM	(514) 626 7209
61	AUSTIN-HEALEY	3000	CARLTON KEN	(514) 697 8530
62	AUSTIN-HEALEY	3000 MK11	SMITH WILLIAM	(514) 461 2545
62	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	PAQUIN CLAUDE	(514) 273 9653
64	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	SMITH WILLIAM	(514) 461 2545
65	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	POULIOT MICHEL	(514) 761 2444
65	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	DESROCHES GILLES	(514) 737 9392
65	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	BILDEAU PIERRE	(514) 229 6094
66	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	KUNDIG RENE	(514) 722 4189
66	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	MACALLISTER VERNON	(514) 458 4723
66	AUSTIN-HEALEY	MK111	LABERGE PIERRE	(514) 354 1898
67	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	FLETCHER PETE	(514) 484 4380
67	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	NOBERT LEO	(514) 738 2910
67	AUSTIN-HEALEY	3000 MK111	PAISH NORTON	(514) 748 7121
67	AUSTIN-HEALEY	MK111	NOCERA JEAN	(514) 224 5230
49	BENTLEY	MARK VI	CARLTON KEN	(514) 486 4458
60	BENTLY	S2 STANDARD STEEL SALOON	BOURDIUS ROBERT	(514) 842 0062
39	BMW	327/28 CABRIOLET	LAIDLEY DAVID	(514) 937 0649
58	BMW	ISETTA 300	NOISEUX DANIEL	(514) 274 9977
39	CITROEN	11 CABRIOLET	DALLEGRET FRANCOIS	(514) 486 8600
47	CITROEN	11 CV	DANIS PIERRE	
52	CITROEN	11 BL	BOUDRIAS RICHARD	(514) 697 9037
52	CITROEN	11 BL	NOISEUX DANIEL	(514) 274 9977
55	CITROEN	11 BL	DESROCHES GILLES	(514) 737 9392
67	DAIMLER	SOVREIGN	COLOMBANI HENRI	(514) 334 4195
81	FERRARI	308 GTS	COHEN HOWARD	(514) 487 5276
12	FIAT		BOISSONNEAULT SERGE	(514) 467 9965
65	FORD	TAUNUS COUPE	DARAKJIAN ZAVEN	(514) 861 0882
49	JAGUAR	XK 120	DALLEGRET FRANCOIS	(514) 486 8600
52	JAGUAR	XK 120	DALLEGRET FRANCOIS	(514) 486 8600
53	JAGUAR	XK 120 DHC	JANEAU OLIVIER	(514) 761 1317
54	JAGUAR	XK 120 DHC	DESROCHES GILLES	(514) 737 9392
54	JAGUAR	XK 120 ROADSTER	CARLTON KEN	(514) 697 8530
54	JAGUAR	XK 120M	DALLEGRET FRANCOIS	(514) 486 8600
56	JAGUAR	XK 140 DHC	CARLTON KEN	(514) 697 8530
56	JAGUAR	XK 140 ROADSTER	BEGG JAMES	(514) 694 4299
58	JAGUAR	MKIX SEDAN	PINSKY JOEL	(514) 482 3730
58	JAGUAR	XK 150 DHC	LEMIRE LAURENT	(514) 739 6128
58	JAGUAR	XK 150S DHC	METHOT CLAUDE	(514) 687 0148
59	JAGUAR	XK 150 DHC	NOISEUX DANIEL	(514) 274 9977
59	JAGUAR	XK 150 DHC	QUIMET PIERRE-ANDRE	(514) 694 1135
59	JAGUAR	XK 150 ROADSTER	RIECKER FLORIAN	(514) 933 5827
61	JAGUAR	XKE	MARSHALL ROBERT	(416) 487 8295
66	JAGUAR	3.8S	FLETCHER PETE	(514) 484 4380
67	JAGUAR	XKE COUPE	SICARD PAUL	(514) 684 4080
68	JAGUAR	340 SALOON	QUIMET PIERRE-ANDRE	(514) 694 1135
68	JAGUAR	340 SEDAN	PINSKY JOEL	(514) 482 3730
68	JAGUAR	420G	MALTAIS GERALD	(514) 277 4547
68	JAGUAR	XKE ROADSTER	BUREAU YVAN	(819) 562 3374
69	JAGUAR	XKE COUPE	BUREAU YVAN	(819) 562 3374
70	JAGUAR	XKE	COHEN HOWARD	(514) 487 5276
32	LAGONDA	SPEEDTOURER	CARLTON KEN	(514) 486 4458
66	LANDROVER		FLETCHER PETE	(514) 484 4380
63	LOTUS	ELAN	WERTHEIMER EARL	(514) 486 6393
68	LOTUS	EUROPA	WERTHEIMER EARL	(514) 486 6393
59	MERCEDES-BENZ	220S COUPE	DEANS ROBERT	(514) 458 5261
65	MERCEDES-BENZ	300SEL	HEMMI RALPH	(514) 697 7289
67	MERCEDES-BENZ	250SL ROADSTER	COOK RONALD	(514) 695 2225
69	MERCEDES-BENZ	280SL ROADSTER	LUMSDEN JOHN	(514) 683 9177

# Petites annonces

## A VENDRE

JAGUAR MK I 3.8 litres, 6 cylindres, 4 vitesses; excellente cond. \$5500 ou à débattre. Michel Laporte. Tél.: (514) 263-2556

Documentation pour MORRIS, AUSTIN, MG, RILEY, WOLSELEY 1949-1970, ainsi qu'un inventaire très complet de pièces neuves pour ces mêmes véhicules et d'autres marques anglaises. Philippe Labonté, C.P. 624, Valcourt, JOE 2LO. Tél.: (514) 532-3927

AUSTIN HEALEY 1962.  
Tél.: (514) 491-1292

AUSTIN PRINCESS VENDEN PLAS 1966, 6 cyl. Automatique. Pneus & freins neufs, carrosserie impeccable, intérieur & mécanique d'origine en excellente condition. Roger Bourque, Ste-Dorothée de Laval. Tél.: (514) 689-2918

MORRIS MINOR 1953 SD4P.  
Tél.: (514) 666-4008

WOLSELEY SIX NINETY 1960.  
Tél.: (514) 533-4128

MGA 1960 A-1.  
Tél.: (514) 388-0767

AUSTIN HEALEY MK I 1960.  
Tél.: (819) 376-2679

AUSTIN COUNTRYMAN A-40, 1952.  
Tél.: (514) 372-4859

## SERVICES

Je peux vous trouver TOUTES les pièces de voitures européennes que vous recherchez... M. Rousseau, B-7358 POMMEROEUL, BELGIQUE. Je fais aussi du TRANSPORT de voitures anciennes entre tous les pays... Tél.: (065) 62-04-40. TVA 421-655-931

EVALUATION DE VOITURES ANCIENNES. Faire parvenir: description du véhicule, numéro de série, photographies. \$20. Gilbert Bureau, 4913 Patricia, NDG, Montréal, Qué. H4V 1Y7. Ne pas téléphoner s.v.p. SERVICE RAPIDE ET PROFESSIONNEL.

Ferais restauration de voitures anciennes et de collection. Travail impeccable, prix raisonnable. Patrick au (514) 451-0167

Restauration & travaux de bois pour voitures anciennes. Jean-Pierre Lepage, 1615 Crevier, no 4, St-Laurent, H4L 2X4. Tél.: (514) 744-2382

## DIVERS

Réparation & ré-usinage de pièces de voitures anciennes telles que pompe à eau, etc... Excellent service. Prix très raisonnable. Morris Krupka, 45 St-Judes, Chomedey, Laval, Qué. H7W 4G7. Tél.: (514) 482-8442

---

Vous désirez raconter l'histoire de la restauration de votre automobile? Ecrivez-la nous! Envoyez-nous un texte écrit à la machine (ou lisiblement) accompagné de belles photographies illustrant les étapes de votre travail. Postez le tout à: E.V.E.A. - V.E.A.E. Casier postal 332 Montréal, Québec, H3C 3P6

---

## A VENDRE

MERCEDES-BENZ 1939.  
Tél.: (514) 743-7969

AUSTIN-HEALEY 3000 MK III 1965 RDST.  
Tél.: (514) 464-8556

VOLKSWAGEN décapotable 1968.  
Tél.: (418) 668-8985 (Laval)

AUSTIN "1800" 1969, 50 000 milles d'origine...  
Angéla au: (514) 488-5120/933-7676  
Westmount, Qué.

JAGUAR 1959, A-1, bonne cond.  
Tél.: (514) 263-2556

BENTLEY SD4P 1952.  
Tél.: (418) 626-2727

VOLKSWAGEN décapotable 1968. Requiert restauration complète. Moteur manquant. \$200. Ghislain Veilleux St-Georges de Beauce, Qué. Tél.: (418) 227-3828

## DIVERS

L'ADRESSE DU CLUB MG/QUEBEC:  
13-836 Forsyth  
Montréal, Qué. H1A 4A6  
ou: Jean Marcoux, 10503 Olympia,  
Montréal, Qué. H2C 2W4

---

ENVOYEZ-NOUS VOS PETITES ANNONCES C'EST GRATUIT...

L'Autosiate  
C.P. 332  
Ville Mont-Royal H3P 3C6  
N'attendez pas!...  
Envoyez-la MAINTENANT!

---

## A VENDRE

MGA RDST de 1959 A-1  
Tél.: (514) 335-1488

JAGUAR 1969 RDST en exc. cond.  
Tél.: (514) 353-1891

MGA de 1962 en exc. condition. Fraîchement restaurée.  
Tél.: (819) 477-1087

MG/TA/TC/TF et MG-B... en exc. cond. à qui la chance...  
Yvan Bureau  
Tél.: (819) 562-3374 ou 562-3889

# Activités — Events

\*\*\*\*\*

1985

ACTIVITES "EVEA" EVENTS

RESPONSABLES

TELEPHONES

5 mai	Tournée d'essai (F.Q.V.A.)	René St-Cyr	678-5169
20 mai	Gymkhana	Tom Merson	735-5427
9 juin	Tournée d'économie	Tom Merson	735-5427
6-7 juillet	Granby National	Gilles Boisvert	1-372-4859
14 juillet	Pique-nique dans l'Estrie	Marc Bourgeois	281-1766
10 et 11 août	Concours d'élégance de Stowe	Richard Boudrias	735-5427
17 août	Balade au pays des montgolfières	Richard Boudrias	735-5427
8 septembre	Rallye Coupe Hemmi (F.Q.V.A.)		
29 septembre	Tournée des couleurs (F.Q.V.A.)	Gilbert Bureau	484-7568
15 novembre	Rallye du Beaujolais	Richard Boudrias	735-5427
13 décembre	Vin et fromage (Corby)	Gérald Maltais	769-4573





**CORBAY/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

E.V.E.A. C.P. 332, V.M.R., H3P 3C6 - V.E.A.E. P.O. Box 332, T.M.R., H3P 3C6  
MONTRÉAL, Q.C. CANADA

---

