



Autosiaaste

Vol. 11
no 2

Membre



Member

Décembre December 1985



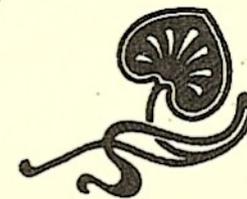
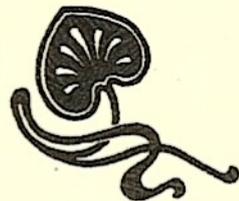


ENTHOUSIASTES DES VOITURES
EUROPÉENNES D'AUTREFOIS
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

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 2

Membre



Member

Décembre December 1985

Sommaire — Contents

1985 Hemmy Rallye	p. 2
Rallye Hemmi 1985	p. 3
Bienvenue - Welcome	p. 4
Montgolfières part 2	p. 5
Daimler, Beaujolais et policiers	p. 6
Membres 1985 Members	p. 9
Les voitures regroupées par marques	p. 17
Rolls-Royce owner Paul Dorval	p. 18
Rolls-Royce propriété de Paul Dorval	p. 19
Doing what comes naturally	p. 20
Remember when	p. 21
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.

1985 Hemmi Rallye

by Tom Merson

The 1985 Hemmy Rally once again offered its participants a true test of their skills. As eager competitors congregated at the Woolco Centre starting point, we were afforded a rare close-up view of the latest addition to the Howard Cohen *stable*, his *Ferrari GTO* ____. He wanted to be sure our expert rallyest could see him.

As usual, the pleasure of guiding our cherished vehicles over the course was augmented by the beauty of the countryside. This town of the St. Lazare area included 5 control points ending at picturesque *Mon Village*.

As the final contestants tolled their way in, the results were tabulated and the obvious skills of the leaders were revealed. As these standings show, a true spirit of competition prevailed.

	<u>Penalty points</u>		<u>Penalty points</u>
1st: Henri Colombani	4	3rd: Marjory Lumsden	12
2nd: John Lumsden	6	4th: Gérald Maltais	22
2nd: Jack Keery	6	5th: Jean Nocera	51

The V.E.A.E. is made up of members representing both official languages. It is for that reason that *l'Autosiate* seeks a balance for articles in English and French. We generally lack material in English and solicit your contributions.



Les participants à l'arrivée.



De gauche à droite: R. Boudrias, T. Merson, M. Colombani père, Henri Colombani, le vainqueur.

Rallye Hemmi 1985

par Richard Boudrias

Il est neuf heures, vite je dois aller avertir Patrice qu'il s'est rendu au mauvais champ de soccer, passer par mon bureau récupérer la troisième section du rallye Hemmi 1985, déposer le même enfant au bon terrain de soccer, quelque part dans les entrailles de Ville Lasalle. De retour à la maison, on remplit notre "bidon" de café, saute dans la MG et nous voilà au départ où déjà une belle "brochette" de voitures attendent impatiemment l'heure du départ.

Tom Merson dirige l'assemblée des participants pendant que j'embrouille les préposés au contrôle sur l'endroit où ils doivent faire office.

Une belle ballade dans la région de Saint-Lazarre et Hudson pour enfin nous installer très confortablement à notre point de contrôle #4.

La première voiture arrive avec deux minutes de retard. La lecture de La Presse nous sépare des voitures qui se présentent à nous une à une. (Un beau travail pas fatigant du tout.)

Les deux heures réglementaires écoulées, on passe visiter le contrôle #5, Howard Cohen, bien installé à côté de sa très belle FERRARI GT.

Les participants attendent les résultats déjà disponibles, ceci grâce au zèle et à la bonne organisation de Tom Merson. Cette journée était rehaussée d'une très belle température et par une participation stimulante de la part des membres autant dans l'optique des compétiteurs que des contrôleurs.

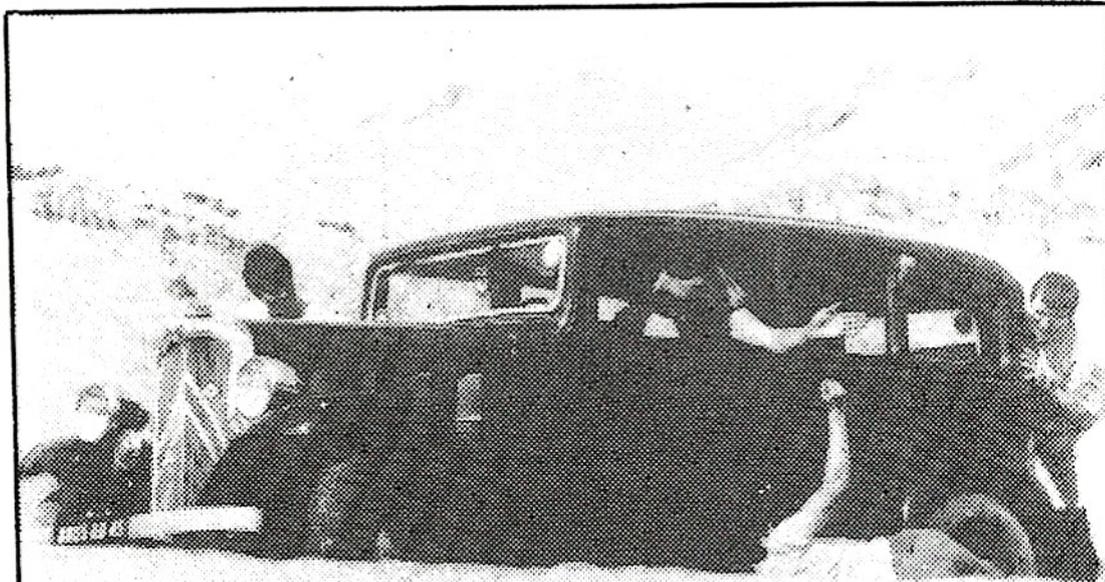


Quelques rescapés du Rallye.

L'air pensif de John Lumsden: un présage de 2^e place?

Bienvenue — Welcome

Bruno Desbois (Huguette L'Heureux)	Triumph Herald 1200 coupé décapotable
Ronald Majdell	MGA 62
Robert Bourdus	Bentley 52 (Standard Steel Saloon)
Harry Francis (Mary)	MGA 1600 conv.
Roger Hamel (Lise)	Austin Healey 61
Serge Therrien (Diane)	Morgan +4, 67
Claude Méthot (Denise)	Jaguar XK 150, 58
Jerry Raumann	Karmoghia 71
Ricardo Santandrew	Mercedez 170 V 1951 Mercedez 170 S 1953 Citroën 11BL 1952



RÉTRO-NOUVEAU

Voilà bien le genre d'image que vous pourrez peut-être voir à la fin de l'année à la une de vos journaux. Le 25 décembre, une quarantaine de voitures vieilles d'au moins trente ans, partiront en effet d'Orléans pour Dakar. Nom de l'épreuve : le Presque Paris-Dakar des vieux tacots.

On peut voir ici de futurs concurrents s'habituer aux difficultés de la course, dans une sablière près d'Orléans !

(Photo AFP)

Montgolfières — Part 2

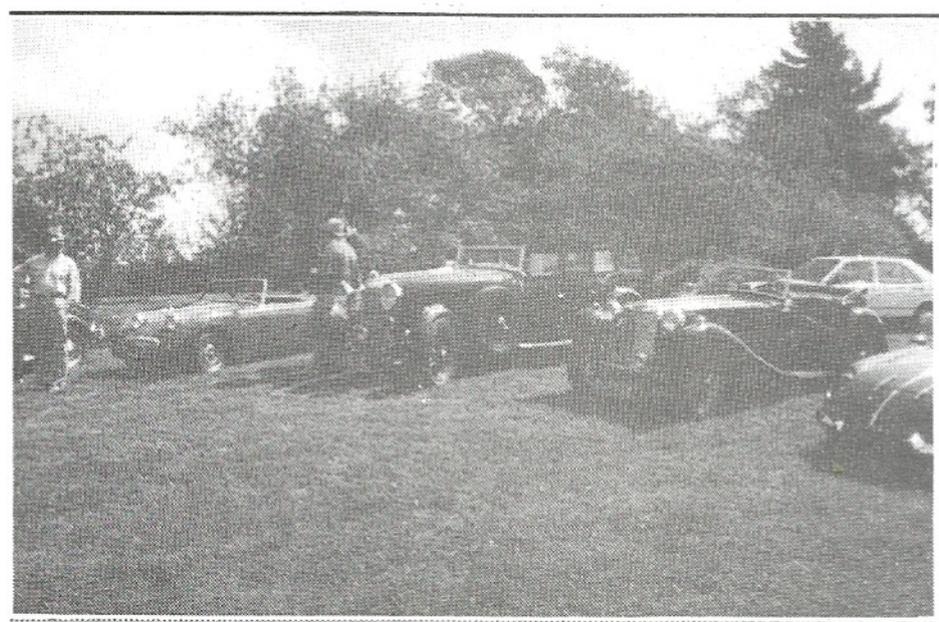
by Tom Merson



Dans les vergers de Vince Prager.



Le pique-nique «Texan Style».



Très remarquées: Lagonda et Berlinette Alpine.



Toujours les mêmes près de la bouffe!



Le couple Bilodeau: tout ça dans la malle d'une Austin Healey!

Daimler, Beaujolais et policiers

par Henri Colombani

Petit matin frisquet, petit matin heureux d'une journée longtemps inoubliable, 16 novembre 1984, que je traînerais jusqu'en septembre 1985.

Petit matin frisquet où Dorothee, ma grande chérie, se fera belle pour transporter quelques bouteilles de divin nectar.

Petit matin frisquet d'une aventurette qui mérite bien que l'on s'y attarde un tantinet.

Or donc, en ces temps-là, la confrérie automobile-antico-bachique dont nous faisons tous plus ou moins partie décidait de se substituer aux forts communs dix roues de la S.A.Q. pour livrer à un fameux restaurant quelques bouteilles de Beaujolais nouveau, cuvée 84. Et les preux automobilistes d'astiquer leurs rossinantes, de faire reluire leurs cuirs, de mettre de l'antigel, de bouchonner leurs montures, bref de se préparer à affronter un 16 novembre qui n'avait strictement rien à voir avec un 1er août. Frisquet et gris.

Dorothee, notre chère et douce Dorothee, nom affectueux sous lequel vous reconnaîtrez sans peine notre Daimler, a des particularités bien anglaises: longue à réchauffer, mais bouillante lorsqu'elle est prête. Imaginez une monture capricieuse, toussotante, asthmatique quand la température est inférieure à 5 degrés. Imaginez la même créature dépourvue de (au choix selon votre religion ou origine): "choke", étrangleur, "starter" (rayez la mention inutile). Imaginez-vous ce départ pénible par ce fameux petit matin frisquet. De hoquet en toussotement, d'arrêt imprévisible en capricieux petits bonds, nous nous rendîmes malgré tout au viaduc situé sur Henri-Bourassa, près du Bois-de-Boulogne, et là, PAF, la voilà qui décolle, qui se cabre, qui rue et démarre à fond. REPAF, chevaliers, sortez haumes, bannières, écus et boucliers, le diable était au rendez-vous. Imaginez le gros, moustachu, caparaçonné dans son armure bleue (étrange couleur pour le diable au demeurant), avec, sur le sommet du crâne, deux yeux immenses qui jetaient des éclairs rouges tourbillonnants et un hurlement strident à faire pâmer toutes les donzelles des alentours. Le diable ne nous aima pas. Jaillissant hors de sa carapace, joufflu, poussif, il jugea que Dorothee avait gravement offensé les règlements municipaux relatifs à la vitesse des véhicules automobiles mus pas un moteur à combustion interne. Il eut même l'imprudence de prétendre qu'elle avait violé lesdits règlements par une inconcevable marge de 50 km/h.

Las, Las, doux amis, ne saviez-vous donc point que l'on ne peut se promener au volant d'un véhicule automobile mu par un moteur à combustion interne si l'on a épuisé la collection de bons points que l'on vous octroie à la naissance?

Las, Las, doux amis, ne saviez-vous donc point que le crime dont on venait d'accuser Dorothee reléguait immédiatement son chauffeur dans les oubliettes automobiles, durant deux bonnes années.

Las, Las, doux amis, ne saviez-vous donc point que le pauvre chauffeur ne pouvait vivre sans son véhicule automobile mu par un moteur à combustion interne?

Oh certes, Dorothée fit la faraute comme chaque fois qu'elle réussissait un bon coup; certes il fallut bien lui concéder que les nombreux chevaux (entre 1 et 1,000 selon les experts) qui ronflaient sous son capot avaient encore du nerf. Mais son pauvre chauffeur se voyait condamner aux incommodants transports en commun, à la fiancée saoule, pardon la promiscuité, aux pincements de fesses, écrasements d'orteils, gaz délétères et autres émanations d'ail du métro et de l'autobus. Intolérable, n'est-ce pas?

Ce ne fut donc pas toléré. Il fallut bien contester, et cela fut contesté.

La décision ne fut évidemment prise qu'après avoir bu et festoyé en honorable compagnie, ce 16 novembre 1984, qu'après avoir dormi trois heures sur le tapis du bureau sans vraiment savoir comment Dorothée avait pu nous y ramener sauf, peut-être, mais certainement pas sain.

Nous contestâmes.

De refus de paiement en refus de paiement, nous parvînmes fin juin 1985, lorsqu'il fallut paraître devant Saint-Louis qui rendait justice par municipalité interposée rue Gosford à Montréal. Ayant étudié les tactiques utilisées, nous fûmes convoqués à subir notre procès quelques semaines plus tard.

Las, Las, doux amis ne saviez-vous donc point qu'il nous fallait tenir au moins jusqu'en septembre pour récupérer quelques-uns de ces merveilleux points? Il fut alors suggéré au juge que nos obligations nous retiendraient à l'étranger pour une bonne partie de l'été (vacances ne sont-elles pas des obligations?), que bien que nous en ayons, il nous serait impossible de prêter notre concours à la noble tâche de l'administration de la justice avant le milieu de septembre. Soit, nous fut-il répondu, et nous voilà parvenu au grand jour, au jour J, comme dans Justice, mais aussi comme dans gênant, car il est toujours gênant de payer des amendes. Evidemment, nous ne voulions pas perdre nos points, mais nous tenions aussi à nos belles photographies de la reine des anglais, dont le diable voulait nous soustraire une cent vingtaine comme punition pour notre infâme comportement sous ce viaduc maudit.

Or donc, ledit diable fut convoqué à la barre, expliqua qu'il était posté là, sans timbre au demeurant, qu'il utilisait un radar S#&Sç*& sur une fréquence o/M_()*10 et qu'il avait noté qu'une voiture "DAIML" avait pulvérisé la limite de vitesse permise aux véhicules automobiles mus par un moteur à combustion interne.

Lorsque le brave policier eût fini son magistral exposé, votre serviteur fut appelé à la barre afin de témoigner. On nous fit jurer, cracher et bien sur mentir puisque l'on nous acculait au pied du mur avec une accusation pour le moins subversive.

Il nous fut donc demandé si nous avions à poser des questions au témoin, en l'occurrence le susdit brave policier. Je ne lui posais qu'une question:

- Vous souvenez-vous de la voiture que je conduisais?
Le policier de reprendre son papier et de bafouiller:
- Une Daim, une Daiml, une Damile... bref, je ne m'en souviens pas.
C'était gagné. Je repris mon témoignage et dans une forte envolée de manche, je déclarais:

- Votre Honneur, nous venons de pénétrer au coeur du problème, notre témoin ne peut se souvenir du type de voiture que je conduisais, et pourtant c'était une voiture peu commune; il s'agissait d'une Daimler Sovereign, voiture anglaise construite en petite série. Et cette voiture ne peut tout simplement pas atteindre la vitesse pour laquelle je me trouve ici. Ma voiture est incapable d'une telle vitesse. Tous les radars du monde pourront dire ce qu'ils veulent, mais ma voiture ne peut pas dépasser 80km/h. (Il faut savoir qu'au dessus de 80, on peut encore perdre trois points).
Voyez-vous votre Honneur, ma voiture est une pièce de collection, inscrite dans un club de voitures anciennes, (j'en profite pour produire la liste du club), qui ne sort que 3 ou 4 fois par an, pour les circonstances exceptionnelles, et ce jour là en était une, croyez-moi. Le nom de cette voiture "Sovereign" vient de ce qu'elle a été conçue pour véhiculer la Reine d'Angleterre dans les réceptions, les cortèges et les parades. C'est une grosse voiture solennelle, un peu poussive, très digne mais absolument incapable de dépasser 80 km/h. Sur ce j'exhibe une photo d'une Sovereign 49, un peu grosse et pas agressive du tout.
- Imaginez-vous, votre Honneur, notre souveraine roulant à 120 km/h?
Irrespect total, n'est-ce pas? Alors, radar ou pas, je plaide non coupable à cette accusation. En outre, ce matin là était très froid, et voyez-vous, ma voiture est anglaise. Comme toutes les anglaises, (clin d'oeil vers l'assistance) elle est longue à réchauffer. Eclats de rire, c'était gagné.
- Je sortais à peine de chez moi, et ma voiture était bien loin d'atteindre la bonne température. Elle avait beaucoup de misère à rouler convenablement.

Le policier fut perplexe. Le juge l'interrogea sur les problèmes de lecture du radar en fonction de l'âge de la voiture. Il y eut bien le procureur de la ville qui y alla de quelques timides:

- Quand même, 80 km/h, une voiture de 66, c'est pas terrible, c'est même curieux.

Mais le Juge avait décidé que ma voie portait les accents de la vérité et me demanda si, selon moi, j'avais dépassé les 50 km/h?

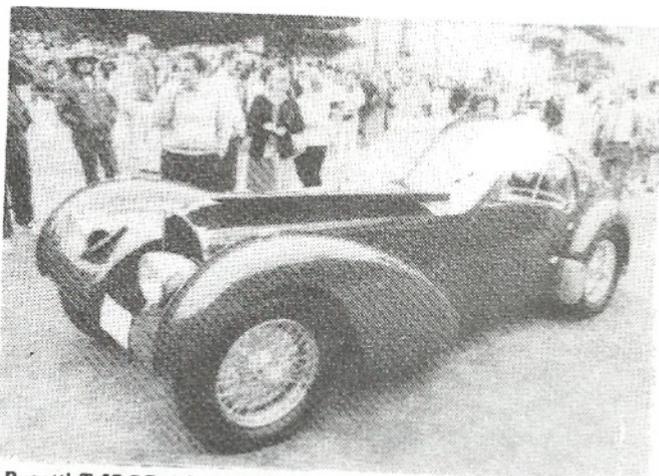
- 50 km/h, peut-être, mais 80, impossible. Notez votre Honneur, que je serais très fier si ma grosse vache (rires) était capable d'une telle vitesse, mais, je l'ai déjà dit, c'est impossible.
- Mettons, dit le juge que vous rouliez à 65 km/h, est-ce possible?
- 65, acquiesçais-je, peut-être, mais pas 80 et encore moins 120. Encore, si ma voiture avait été une Porsche, ou même une Jaguar, d'accord, mais une Daimler, votre Honneur, une Daimler...

Et voilà comment nous fûmes condamnés, 10 mois après l'infraction, à 45 \$ d'amende et un point de démérite.

ROYAL RENDEZ-VOUS A PEBBLE BEACH (U.S.A.)



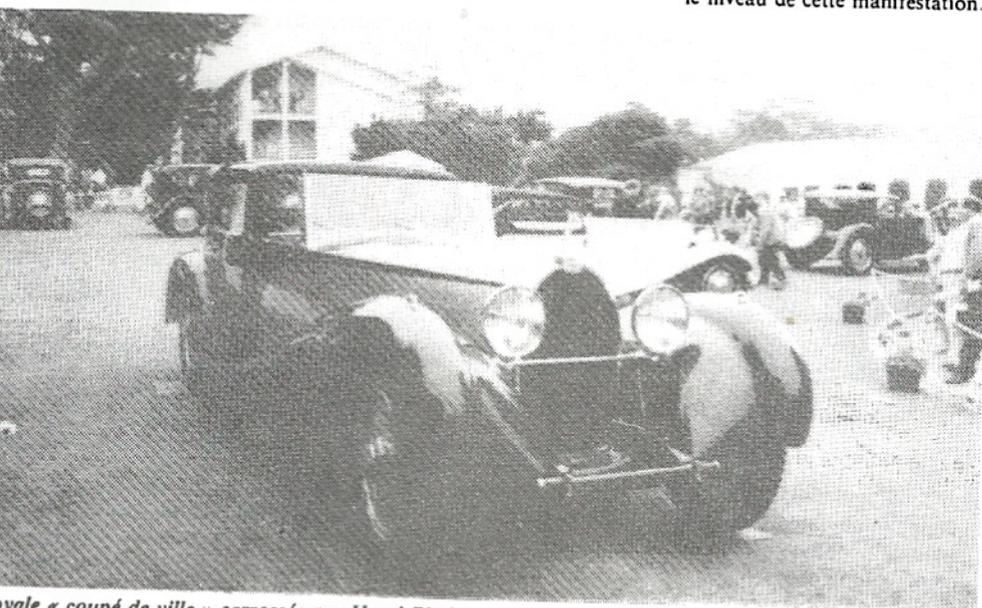
Pour la première fois, les 6 Bugatti « Royale » réunies sur la même pelouse, à Pebble Beach. De gauche à droite, le fameux « coupé Napoléon » dessiné par Jean Bugatti (châssis 41.100), le « coach Kellner » (41.141), le « cabriolet Weinberger » (41.121), vu de dos, le « coupé de ville » Henri Binder (41.111), la « limousine Park Ward » (41.131), enfin la « berline de voyage » (41.150).



Bugatti T 57 SC Atlantic 1938.



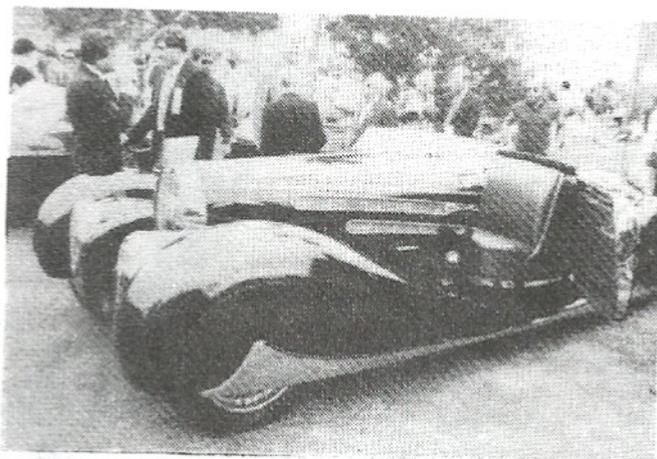
Roadster Bugatti type 101 Ghia 1950.



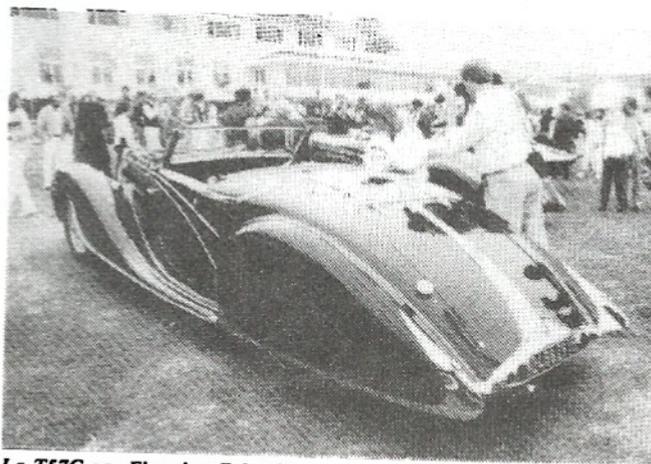
Royale « coupé de ville » carrossée par Henri Binder.

C'EST le 25 août dernier qu'eut lieu le prestigieux concours d'élégance américain de Pebble Beach en Californie. Cette année, la marque Bugatti était à l'honneur. Un véritable tour de force a été réalisé pour cette 35^e édition puisque les six Bugatti type 41 « Royale » y ont été exposées ensemble pour la première fois, grâce à la collaboration des quatre musées automobiles auxquels appartiennent ces autos de rêve : le Musée National de l'Automobile (le « Coupé Napoléon » 1927 carrossé par Jean Bugatti et la « limousine Park Ward » 1933) ; Harrah's Automobile Collection (la « berline de voyage » 1931 et le « coupé de ville » Henri Binder 1932) ; le musée Henry Ford (le « cabriolet Weinberger » 1931) et le musée Cunningham (le « coach Kellner » 1931).

Nous donnons ci-dessous la liste des autres Bugatti présentées à Pebble Beach soit en exposition, soit pour le fameux concours d'élégance où les voitures de prestige et de collection parmi les plus belles du monde (Duesenberg, Cadillac, Packard, Hispano-Suiza, Delahaye, Mercedes, Rolls-Royce, Ferrari, etc...) sont jugées selon des critères extrêmement rigoureux dont la qualité de restauration (absolument conforme à l'origine), la beauté, la rareté, et l'élégance sont les principaux. Ces photos envoyées par notre correspondant M. Jean-Paul Guiral de Garden Grone, Californie montrent bien le niveau de cette manifestation.



Le cabriolet T57C Saoutchik 1939.



La T57C par Figoni et Falaschi ayant appartenue au Shah d'Iran.

BUGATTI PRÉSENTES A PEBBLE BEACH

- 1939 Bugatti Type 57 cabriolet Saoutchik (Jack Becronis, San Marino)
- 1939 Bugatti Type 57C cabriolet Saoutchik* (Blackhawk Collection, Danville)
- 1950 Bugatti Type 101 roadster Ghia* (Blackhawk Collection, Danville)
- 1932 Bugatti Type 50 T coupé* (Harrah's Automobile Collection, Reno)
- 1937 Bugatti Type 57 SC Atalante (M/M Carlton Coolidge, San Francisco)
- 1939 Bugatti Type 57C cabriolet Gangloff (Arturo Keller, Mexico City, Mexico)
- 1938 Bugatti Type 57C coupé Galibier (Gary Kohs, Birmingham, Michigan)
- 1935 Bugatti Type 57 Ventoux (M/M Paul Myers, Los Altos)
- 1938 Bugatti Type 57 SC roadster Corsica* (M/M John Mozart, Palo Alto)
- 1939 Bugatti Type 57 Ventoux (William O'Brien III, Reno, Nevada)
- 1938 Bugatti Type 57 SC Atlantic (Tom Perkins, Belvedere)
- 1937 Bugatti Type 57 C Atalante* (Tom Perkins, Belvedere)
- 1936 Bugatti Type 57 SC roadster Corsica* (Tom Perkins, Belvedere)
- 1939 Bugatti Type 57 C cabriolet Figoni et Falaschi (Ernest Stern, Pittsburgh)
- 1936 Bugatti Type 57 coupé Letourneur et Marchand (Thomas Barret III, Scottsdale, Arizona)

BUGATTI DE COMPÉTITION

- 1927 Bugatti Type 52 Baby* (Antoinette et Sandra Estes, Los Angeles)
- 1928 Bugatti Type 35 B Grand Prix (Bob Estes, Los Angeles)
- 1932 Bugatti Type 10 Petit Pur Sang* (Harrah's Automobile Collection, Reno)
- 1927 Bugatti Type 52 Baby* (Bill Jacobs, Joliet, Illinois)
- 1936 Bugatti Type 57 SC Compétition (M/M Jim Hull, Los Angeles)
- 1926 Bugatti Type 37 Grand Prix (M/M Leo Keoshian, Palo Alto)
- 1932 Bugatti Type 55 roadster* (Tom Perkins, Belvedere)
- 1931 Bugatti Type 51 Grand Prix Atlantic* (Robert Sutherland, Littleton)
- 1921 Bugatti Brescia roadster (Robert Sutherland, Littleton, Colorado)

(*) voitures en exposition.



SHIPSTADS & JOHNSON ICE FOLLIES OF 1960

the remarkable **DKW** surefooted as the cast of the Ice Follies...

designed to go where other cars lose traction!

(AND IT DOES IT ON THREE CYLINDERS AND SEVEN BASIC MOVING ENGINE PARTS)

Why is the DKW a star performer on ice...or snow, sand or mud? Front wheel drive is the reason why. The DKW engine powers the front wheels and pulls the car over ice, snow, mud or sand. Other cars are pushed as the engine drives the rear wheels. The DKW traction is extraordinary. The rear end won't slide or slither on slippery surfaces. What about the seven basic moving engine parts? The DKW has no camshafts, no timing gear, no valves. Consequently, maintenance and repairs are minimized. Costs are decidedly lower! The seven parts? Three pistons, three connecting rods, one crankshaft. Simple!

Winter won't worry you in a DKW! *It starts in seconds at temperatures below zero. Why? DKW lubrication is by oily vapor. Oil is mixed with the gas and cannot gum up the pistons in cold weather. Plenty of comfort, too. Bountiful space, flat floors (no drive shaft)*

large trunk. Heater and defroster are standard equipment. More to the story! The DKW is elegantly crafted in West Germany to exceptionally high quality standards. Your dealer can show you the details. See him. Drive it and learn why DKW means Das Kleine Wunder. Don't wait.



**DKW
does
it!**

DKW cars are manufactured by Auto Union in West Germany, which also manufactures Auto Union cars. The line ranges from two-door coupes to station wagons and commercial vehicles. DKW's and Auto Unions are distributed in the U.S.A. by Mercedes-Benz Sales, Inc. (Subsidiary of Studebaker-Packard). For the name of your DKW-Auto Union Dealer see the yellow pages of your telephone directory or write to: Mercedes-Benz Sales, Inc., South Bend 27, Indiana

Les voitures regroupées par marque (suite et fin)

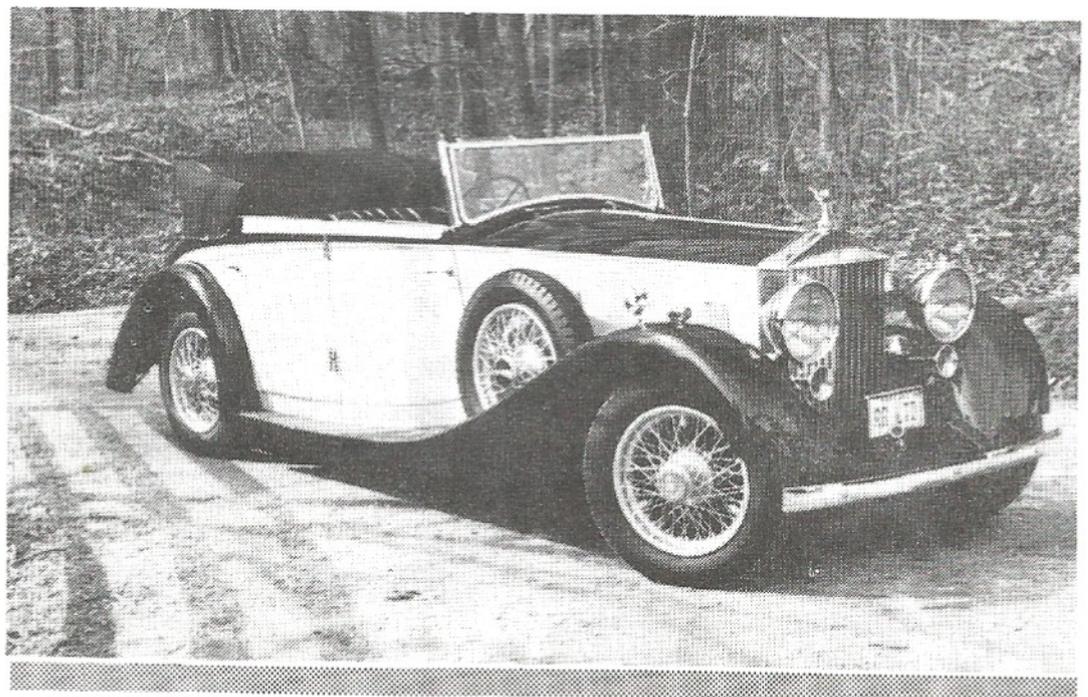
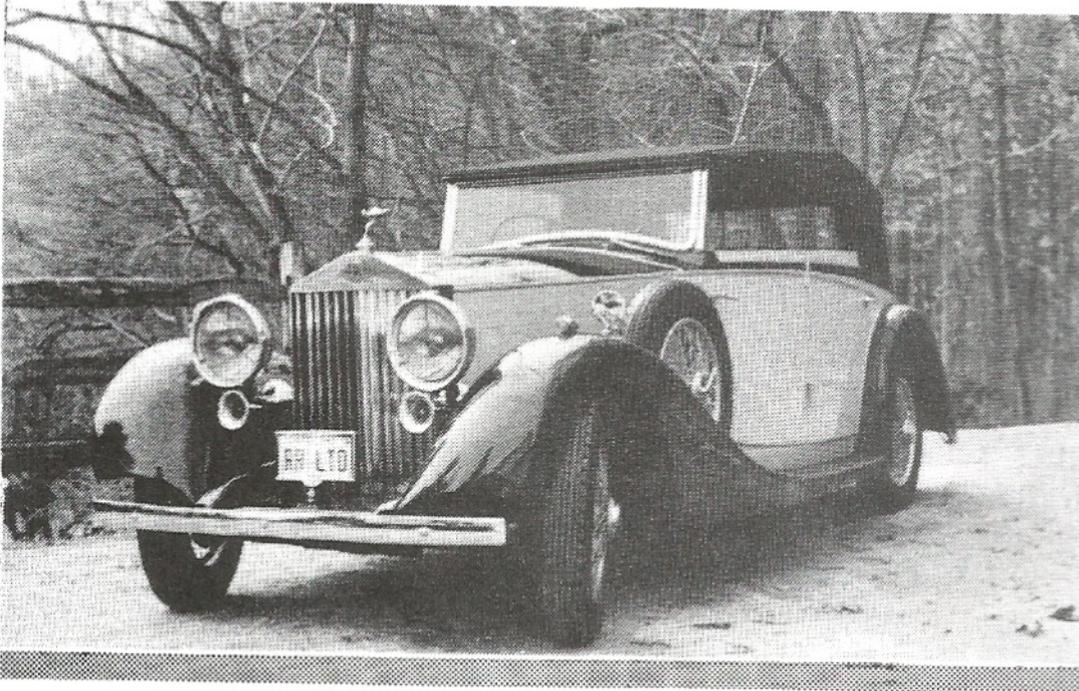
par John Lumsden

70	MERCEDES-BENZ	280SE CONVERTIBLE	COOK RONALD	(514) 695 2225
71	MERCEDES-BENZ	280SL ROADSTER	PINSKY JOEL	(514) 482 3730
32	MG	J2	COOK RONALD	(514) 695 2225
35	MG	PA	WANSBROUGH MARSHALL	(514) 486 8215
39	MG	TB	MARSHALL ROBERT	(416) 487 8295
46	MG	TC	LUMSDEN JOHN	(514) 683 9177
48	MG	TD??	DANIS PIERRE	
49	MG	TC	BARRETT DONALD	(514) 453 8764
49	MG	TC	BUREAU YVAN	(819) 562 3374
49	MG	TC	COOK RONALD	(514) 695 2225
49	MG	TC	KEERY CLAIRE	(514) 457 6784
49	MG	YT TOURER	BOUDRIAS RICHARD	(514) 697 9037
50	MG	TD	MARCOUX JEAN	(514) 389 4690
50	MG	TD	ROBY MICHEL	(514) 681 3005
51	MG	TD	BUREAU YVAN	(819) 562 3374
51	MG	TD	DOHRENDORF MICHAEL	(514) 437 4092
51	MG	TD	LAFORTUNE JEAN-PIERRE	(514) 631 3390
52	MG	TD	SHELSON ROBERT	(514) 227 4320
53	MG	TD	BUREAU YVAN	(819) 562 3374
53	MG	TD	COOK RONALD	(514) 695 2225
53	MG	TD	KEERY JACK	(514) 457 6784
54	MG	TF	CARLTON KEN	(514) 486 4458
54	MG	TF	COOK RONALD	(514) 695 2225
55	MG	TF	BUREAU YVAN	(819) 562 3374
55	MG	TF	GILLINGS ROY	(514) 695 6403
59	MG	MGA 1500 COUPE	HOWARD LYLE EDWARD	(514) 697 7289
60	MG	MGA	BUREAU YVAN	(819) 562 3374
60	MG	MGA TWIN CAM	COOK RONALD	(514) 695 2225
61	MG	MGA 1600	PAISH NORTON	(514) 748 7121
61	MG	MGA 1600 CONVERTIBLE	FRANCIS HARRY	(514) 697 9797
61	MG	MGA ROADSTER	COOK RONALD	(514) 695 2225
62	MG	MGA	AUGER CAROL-ANN	(514) 274 9997
62	MG	MGA MK 11	MAJDELL RONALD	(514) 337 3222
66	MG	MGB GT	FLETCHER PETE	(514) 484 4380
74	MG	MGB	GILLINGS ROY	(514) 695 6403
67	MORGAN	PLUS 4	THERRIEN SERGE	(514) 625 4623
69	MORGAN	PLUS 4	BOURGEOIS MARC	(514) 733 2447
55	MORRIS	MINOR CONVERTIBLE	WALL JOHN	(514) 695 0127
58	MORRIS	MINOR SEDAN 2DR	WALL JOHN	(514) 695 0127
71	RENAULT	4 PLEIN AIR	BOISSONNEAULT SERGE	(514) 467 9965
49	RILEY	2.5L ROADSTER	PIDOUX JOHN	(514) 631 0640
27	ROLLS-ROYCE	PHANTOM 1	MARSHALL ROBERT	(416) 487 8295
36	ROLLS-ROYCE	20/25	CARLTON KEN	(514) 486 4458
38	ROLLS-ROYCE	WRAITH	GREEN MICHAEL	(514) 653 3022
50	ROLLS-ROYCE	SILVER WRAITH	BRIGGS J.E.	(514) 631 6589
72	ROLLS-ROYCE	SILVER SHADOW SALOON	DORVAL PAUL	(514) 672 5056
34	SS	SS1 FOUR LIGHT SALOON	LAIDLEY DAVID	(514) 937 0649
65	SUNBEAM	RAPIER	DARAKJIAN ZAVEN	(514) 861 0882
65	SUNBEAM	TIGER	MARSHALL ROBERT	(416) 487 8295
63	TRIUMPH	HERALD 1200 COUPE DECAP.	DEBOIS BRUNO	(514) 935 0610
67	TRIUMPH	TR4A	NOBERT LEO	(514) 738 2910
68	TRIUMPH	TR4A	LAFORTUNE JEAN-PIERRE	(514) 631 3390
50	VAUXHALL	VELOX	AYOUB WILLIAM	(514) 334 5823
71	VOLKSWAGEN	KARMAN GHIA CONVERTIBLE	BAUMANN JERRY	(514) 481 0805

Rolls-Royce 25/30 circa 1936

Owner Paul Dorval

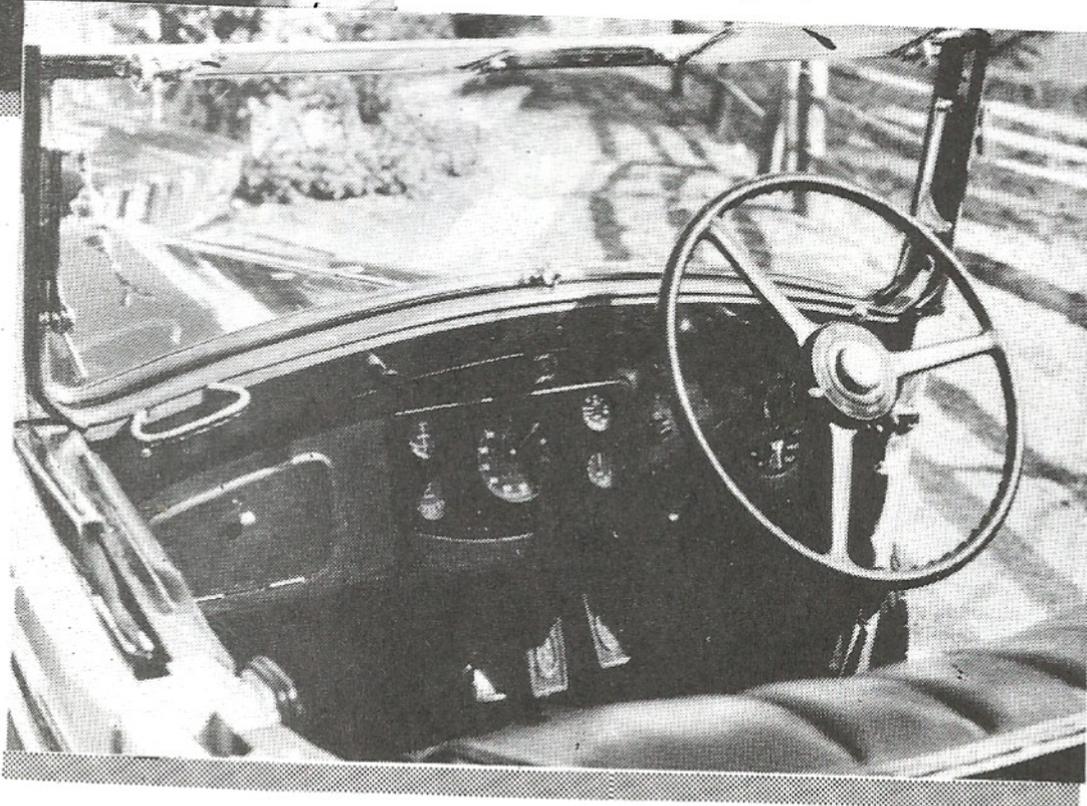
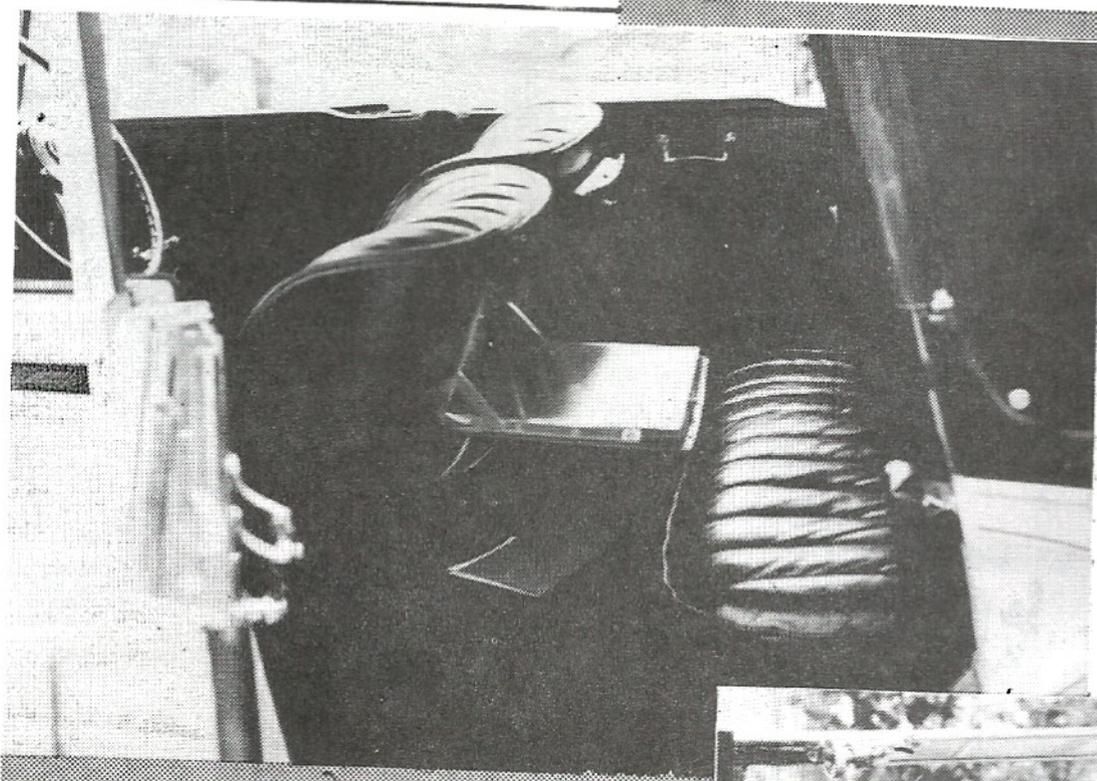
25/30, Serial #GWN-7 A 28 E, 4257 c.c., 6 cylinders, made from 1936 to 1938, 1201 specimen. According to the original order, the "chassis" was delivered to Charlesworth of Coventry at the beginning of December 1937, awaiting a body which was described as follows: "4 seaters, 4 doors drop head coupe". It was ordered by Miss Scott Elliott and was bearing the mention: "mainly for touring in England". The automobile was kept in England until 1974, at which time it was restored. It won the 1st price in Hershey in 1974. It would appear from the registration card that I am the 5th owner. A mention on Charlesworth... According to the Rolls-Royce Owners' Club, 5893 members in 1985, two Charlesworth are recorded: one 20 h.p. 1923 tourer, in the Harrah Collection and another one, a 20/25 1934 is registered in New Zealand. Charlesworth was mostly known to build on "Alvis" chassis; should any of the members have information on the subject, it would be greatly appreciated.



Rolls-Royce 25/30 circa 1936

Propriété de Paul Dorval

ROLLS-ROYCE, 25/30, série GWN-7 moteur A 28 E, 4257 c.c., 6 cylindres, produit de 1936 à 1938 avec 1201 exemplaires. Selon la carte de commande, le châssis fut livré à Charlesworth of Coventry au début de décembre 1936 pour y recevoir une carrosserie décrite comme suit: "4 seaters, 4 door drop head coupé". Le tout commandé par Miss Scott Elliott, avec la mention "mainly for touring in England". L'automobile est demeurée en Angleterre jusqu'en 1974 où elle fut rénovée à ce moment-là. Elle obtient le premier prix à Hershey en 1974. Il semble, selon la carte d'enregistrement anglaise, que je sois le 5ième propriétaire. Une mention sur Charlesworth, selon le Rolls-Royce Owners' Club, avec 5893 membres inscrits en 1985, il est répertorié deux Charlesworth 20 h.p. 1923 tourer dans la collection Harrah, un autre 20/25 1934, saloon en Nouvelle-Zélande. Charlesworth était plutôt connu pour avoir fait des carrosseries sur des châssis Alvis, alors s'il y a des membres du Club qui possèdent de la documentation sur Charlesworth, le soussigné en serait très reconnaissant.



“Doing what comes naturally”

With this issue, we are embarking on a new series dealing with artists and hobbyists in Montreal West. The topic is obviously vast and promises to reveal

unsuspected talents or interests. Given that we at *The Informer* know but a fraction of the town's population, suggestions from citizens at large are more than

welcome, they are ardently sought. Give us a ring; the numbers where we can be reached are listed in our masthead at the bottom of page 2. Ed.

Car restoration a satisfying hobby

by Beverley Burgess-Bell

There are only 562 of them left in the world and Montreal West has one, that is, Robert Deslauriers of Curzon St. has one. What is it, you might ask? It's a 1953 Alvis, a British car that is no longer made.

He bought the car six years ago for \$3,500 and has gradually been restoring it — not a very easy task when parts have to be shipped from England, involving a delay of over a month. Over \$10,000 will probably be spent by the time the car is in perfect shape. But “it's a hobby,” says Deslauriers, “and it's money spent over a five or six year period. So if you boil it down to how much you spend each year, it's not that much.” Although these improvements should increase the car's market value, that is not Deslauriers' primary concern.

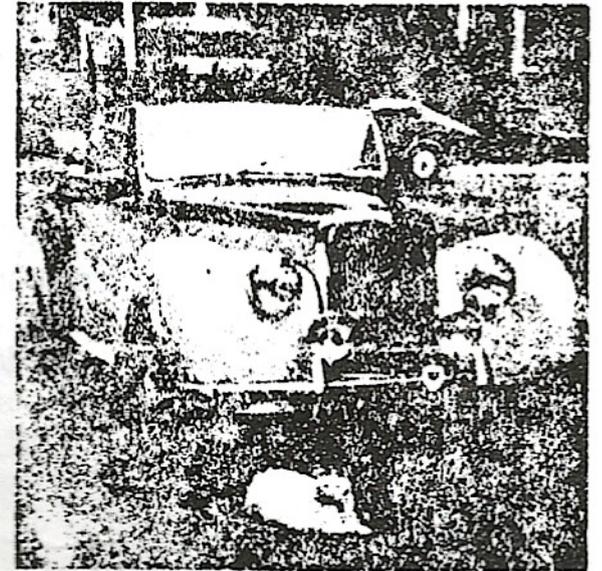
Equipped with a crank, semaphore flashers (flashers that jut out of the car's side when a button is pushed), continental doors, also called suicide doors, and even an old-fashioned tube radio that works, the car is a beauty. It has a part-aluminum body whereas most cars today have bodies of steel and plastic.

Cars like the Alvis were built on the premise that the owners would do much of their own mechanical work. It is therefore easier to repair and less complicated than most other makes.

“To restore a car,” says Deslauriers, “you must be sure that the car has its original parts and that it has the potential to be restored.” His car had the original engine, transmission, instruments and door handles, among other things. And the owner must have a commitment. It could take between five and 10 years to completely restore the car.

The Alvis now wears a two-tone blue coat, but the seats retain their original grey. Painstakingly, the mahogany dashboard was stripped and refinished. Most of the interior work on the car was done by Robert himself while major jobs were done by a garage.

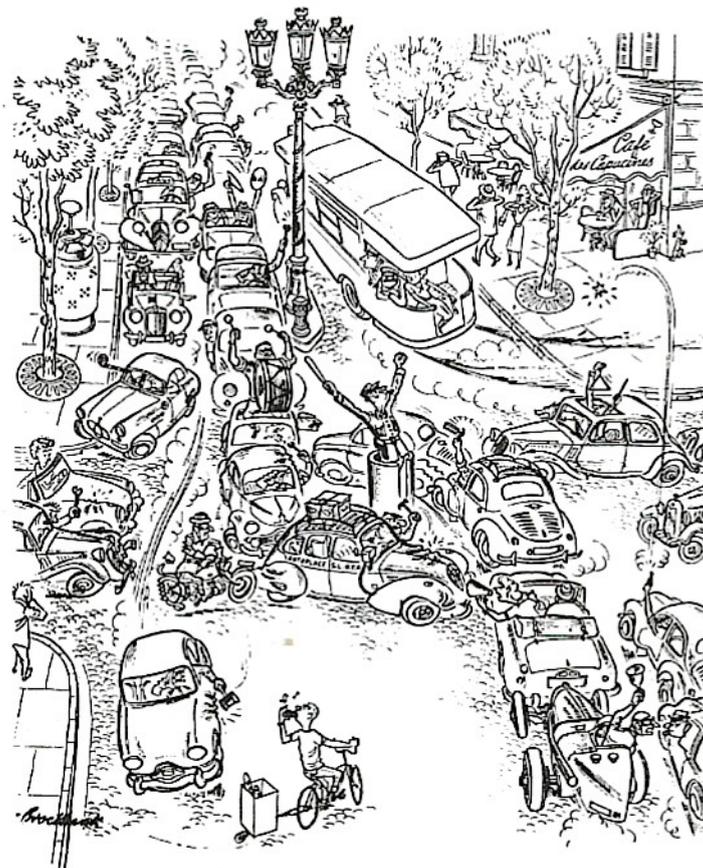
“It's a satisfying hobby,” says Deslauriers, “because it's not static.” He hopes to have the car reassembled in time for next summer's Vintage Auto Enthusiast's Club gatherings. The Club



1953 Alvis

offers members an opportunity to use their vintage cars by organizing picnics, rallies and social gatherings.

It's not a car that you would want to use on a daily basis but on a sunny day with the top down or on a special occasion like a wedding — what fun!

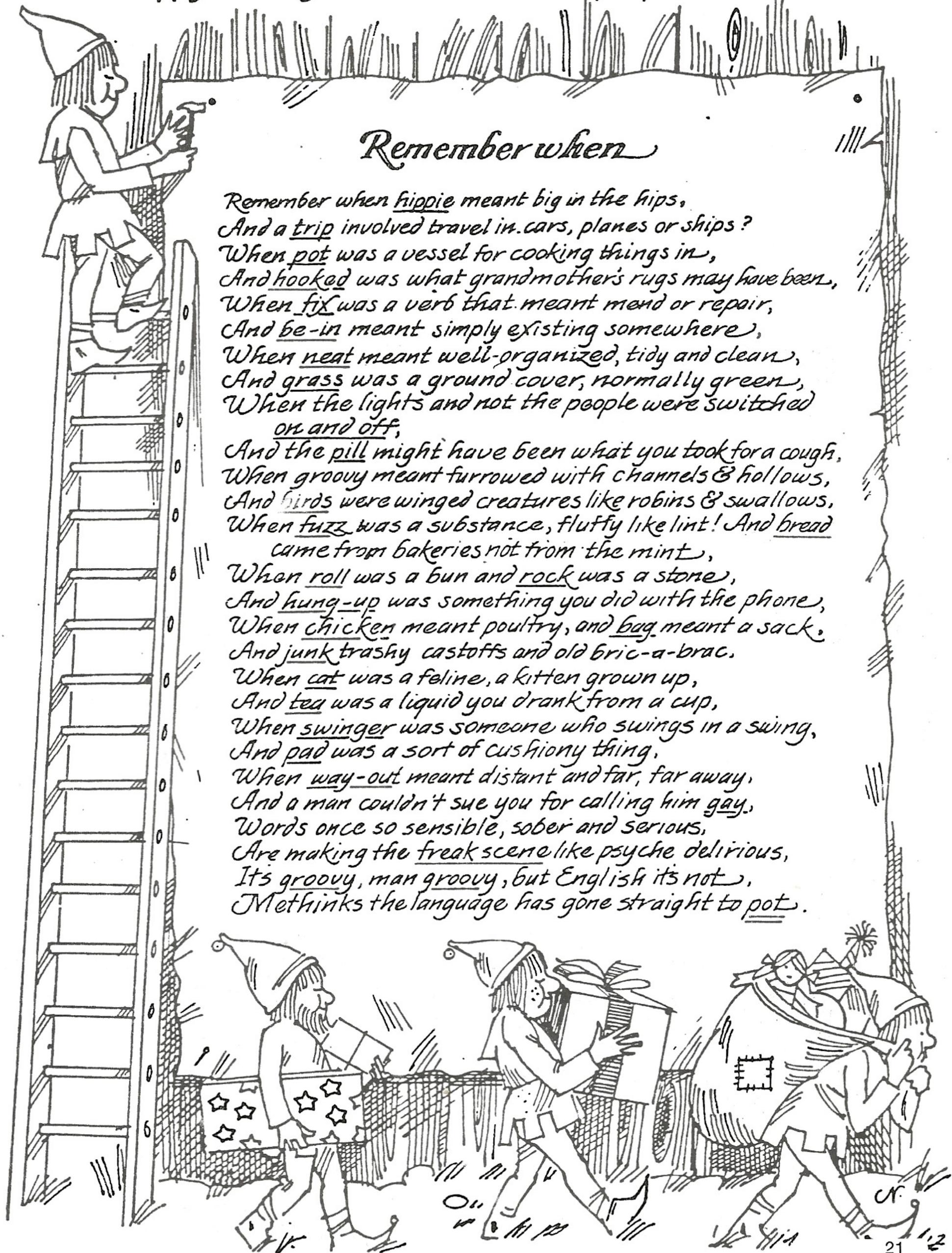


Första dagen med “tyst trafik”-regeln i Paris. Ur Punch.

... And a happy Holiday Season from all the people behind the scenes.

Remember when

Remember when fippie meant big in the hips,
And a trip involved travel in cars, planes or ships?
When pot was a vessel for cooking things in,
And hooked was what grandmother's rugs may have been,
When fix was a verb that meant mend or repair,
And be-in meant simply existing somewhere,
When neat meant well-organized, tidy and clean,
And grass was a ground cover, normally green,
When the lights and not the people were switched
on and off,
And the pill might have been what you took for a cough,
When groovy meant furrowed with channels & hollows,
And birds were winged creatures like robins & swallows,
When fuzz was a substance, fluffy like lint! And bread
came from bakeries not from the mint,
When roll was a bun and rock was a stone,
And hung-up was something you did with the phone,
When chicken meant poultry, and bag meant a sack,
And junk trashy castoffs and old bric-a-brac.
When cat was a feline, a kitten grown up,
And tea was a liquid you drank from a cup,
When swinger was someone who swings in a swing,
And pad was a sort of cushiony thing,
When way-out meant distant and far, far away,
And a man couldn't sue you for calling him gay,
Words once so sensible, sober and serious,
Are making the freak scene like psyche delirious,
It's groovy, man groovy, but English it's not,
Methinks the language has gone straight to pot.





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

FEDERAL EXPRESS

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.

Montréal

(514) 636-9677

Ottawa

(613) 521-6151

Toronto

(416) 677-4600

London

(800) 268-4868

Winnipeg

(204) 772-2408

Calgary

(403) 230-1276

Edmonton

(403) 955-2708

Vancouver

(604) 273-1544



MÉCANIQUE GÉNÉRALE SUR VOITURES EUROPÉENES

3148 BOUL. ROBERT, ST-MICHEL **725.9341**

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 interests
- Luxury, liveried Limousines
- Full convention and commercial service
- Multi-lingual group coordinators

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



Travel Resources (Montreal) Limited

Voyages Ressources (Montréal) Ltée

Jack F. Keery
President

4119 Sherbrooke
Westmount, Québec
Canada H3Z 1B6
Tel. (514) 931-4730

Marc Bourgeois, U.L., m.b.a.
Avocat

Guy & Gilbert

770, rue Sherbrooke ouest
Bureau 2200
Montréal (Québec) H3A 1G1

Téléphone: (514) 281-1766
Télex: Eureka M11 055-60053

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

Petites annonces

Vous désirez raconter l'histoire de la restauration de votre automobile? Ecrivez-la nous! Envoyez-nous un texte écrit à la machine (ou lisible) 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

ENVOYEZ-NOUS VOS PETITES ANNONCES
C'EST GRATUIT...
L'Autosiate
C.P. 332
Ville Mont-Royal, H3C 3P6
N'attendez pas!...
Envoyez-la MAINTENANT!

Laurent Rioux
1414 Grant
Longueuil
514-677-4371

Fils électriques et gaines
pour voitures anciennes.

JAGUAR MK X 3.8 litres 1959.
Michel Laporte.
Tél.: (514) 263-2556

JAGUAR type E 2+2, 3.8 litres,
1964, 50 000 milles; mécanique
et peinture neuves.
Québec, 630 de la Reine.
Tél.: (418) 525-5856

MASERATI Ghibli. Très belle automobile
de collection. Aussi autres voitures
anciennes à vendre. Guy Béliveau,
7579 boul. Bourque, Deauville, Québec.
Tél.: (819) 864-4337

MGA coupé 1959. Une jolie *roadster*.
Restauree entièrement.
Tél.: (514) 642-5261

AUSTIN DEVON SD4P 1950
Excellente condition.
Tél.: (514) 774-9371

AUSTIN J-1 1960. Moteur en très bon
état de marche. Modèle rare. 750 \$
Gilles au
Tél.: (819) 839-2976

AUSTIN EIGHT SD4P 1946
Rare, amusant, économique et fiable.
Tél.: (514) 674-0281

AUSTIN PRINCESS LIMOUSINE
1955; une voiture classique.
Tél.: (514) 758-5441

HILLMAN Minx SD4P 1956. Comme
neuve!
Tél.: (514) 331-6100

CITROEN Légère 11, 1955.
Tél.: (514) 323-9123

AUSTIN HEALY 1961.
Tél.: (514) 661-5423

AUSTIN A-40 1950. A restaurer.
Tél.: (514) 621-4403

ROVER SD4P 1960, Rare et jolie voiture
de route.
Tél.: (418) 626-1310

HILLMAN Minx 1951.
Tél.: (514) 321-1667

MERCEDES-BENZ 190SL décapotable
1956. Exc. cond.
Tél.: (514) 430-2791

PANHARD Dyna 1958. D'origine de A à Z;
turquoise; très propre int. et ext.;
moteur 2 cyl. de faible consommation
d'essence; 25 000 mi. Une auto rare.
Michel Guénard, 5761 chemin Sainte-
Marguerite Sud, Trois-Rivières Ouest,
Québec.
Tél.: (819) 376-3233

Véhicules nous arrivant de la COTE
D'AZUR en parfaite condition.
MERCEDES 250SE intérieur cuir et bois,
peinture d'origine, 4900 \$ (1966).
MERCEDES Coupé 220S 1963 cuir et
bois, 7500 \$.
PLYMOUTH BARRACUDA décapotable 340,
1968. Aut. 40 000 km, comme neuf!
5500 \$.
RENAULT GORDINI "17" 1973 spéciale
5300 \$.
Tél.: 773-5262 (Michel Guégan)

DERNIERE CHANCE
pour vendre au Québec,
Les dernières MG's qui me restent,
soit:
MGTC '49, MGTF '55, MGA '60, MGB '73
Elles sont toutes en très bon ordre
de marche.
Faites vos offres.
(819) 563-0494 ou 562-3374
Aussi beaucoup de pièces neuves et
usagées pour MG's.
Yvan L. Bureau
929 Bowen sud
Sherbrooke
J1G 2G2

MGA 1961. Un bijou!
Tél.: (514) 436-8391

Voiture de collection: ROVER 3500 1971.
V-8, Aut. EXCELLENTE condition.
"British Racing Green". Intérieur cuir
beige. Incluses aussi: plusieurs
pièces, si requises. Meilleure offre.
A voir! Mario ou Micheline, Montréal.
Tél.: (514) 849-6804

AUSTIN B-7 SD4P 1939. Une jolie petite
voiture.
Tél.: (514) 632-6660

BENTLEY 1960. A-1.
Tél.: (514) 733-4770

BENTLEY S-1 1958. Superbe automobile.
Tél.: (514) 465-8221

AUSTIN Baby 1951... superbe petite
voiture économique.
Tél.: (418) 228-0285

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





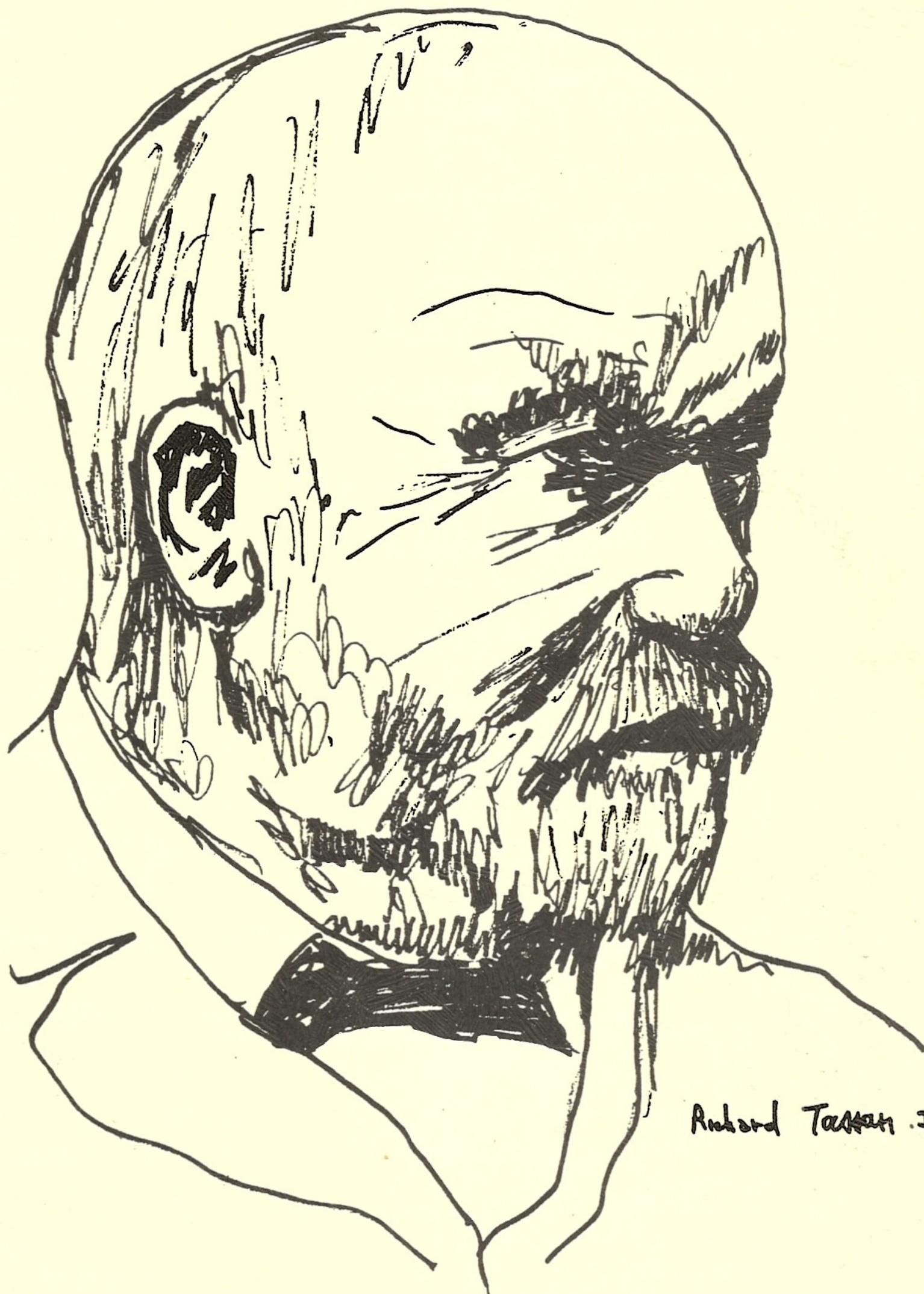
CORBY/WISER'S

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

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
MONTREAL, QC, CANADA

gottlieb daimler 1834-1900



Richard Tassan .78
