



# Autosiaaste

Vol. 12

no 3

Membre



Member

Août August 1986





ENTHOUSIASTES DES VOITURES  
EUROPÉENNES D'AUTREFOIS  
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

---

Officiers — Officers  
1986

---

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	: René Kundig	rés.: 482-9612 bur.: 527-4521
Trésorier Treasurer	: Jack Keery	rés.: 459-6784 bur.: 931-3504
Directeur Director	: 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	: Daniel Noiseux	rés.: 274-9977 bur.: 845-4158
L'Autosiate	: Gilles Desroches	rés.: 737-9392

---



# Autosiate

Vol. 12

no 3

Membre



Member

Août August 1986

## Sommaire — Contents

Eligibilité des autos — Car eligibility .....	page 2
Randonnée d'économie — Economy Run .....	page 5
Fête champêtre chez les Denis .....	page 7
La passion de collectionner .....	page 9
The Hemmi Benefit Rally .....	page 13
Réflexions sur le "Rallye du Beaujolais nouveau" .....	page 15
Reflexions on the "Beaujolais nouveau Rally" .....	page 17
L'Assurance et les voitures anciennes .....	page 19
Petites annonces .....	page 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.

---

# Éligibilité des autos

---

## Car eligibility

---

par Marc Bourgeois



Depuis plus de douze mois, les membres de votre conseil d'administration se sont penchés sur la réévaluation des critères d'éligibilité des voitures au sein de l'EVEA.

Voilà déjà 12 ans que notre club existe, et les membres fondateurs, aux termes des règlements constitutifs, ont statué comme suit:

### "Définition et sens d'éligibilité"

L'expression "Voitures Européennes d'Autrefois" contenue aux présentes se réfère à des véhicules originant soit de l'un des pays d'Europe, de la Grande Bretagne ou de pays reconnus par le conseil d'administration. Les véhicules entièrement fabriqués sur le continent nord américain ne seront pas éligibles.

Chaque marque de voiture sera étudiée individuellement par le comité d'admission des membres. Ce comité pourra alors décider d'une date de référence pour chacune des marques et seuls les véhicules fabriqués antérieurement à cette date de référence seront "éligibles". Cette date de référence sera déterminée à même des facteurs de changement de modèle, de changement de parties composantes, du nombre de production et autres facteurs jugés pertinents par ce comité."

Fidèles à leur mandat, les administrateurs ont édicté et reconduit, d'année en année, les mêmes critères en ce qui a trait à la date de

---

référence des véhicules éligibles, savoir: "seuls les véhicules de fabrication ou de conception antérieure à 1961 sont admissibles."

Ainsi, une Austin Healey MKIII des années 1966 ou 1967, de conception 1955, une Morgan Plus Four fraîchement usinée, de conception 1954, reçoivent toutes leurs lettres de créance. Malgré cet arrachronisme, nous répudions toujours la Jaguar type E, la Lotus Elan, la Mercedes SL des années 60, autant de voitures classiques et intéressantes.

L'année de référence 1961 avait certes son bien fondé lors de la mise sur pied de notre club. En effet, au cours des années 1970, certaines voitures telles que la MGB et la TR6 faisaient l'objet d'une diffusion de masse et l'on se relevait à peine du "syndrome des pare chocs et butoirs de caoutchouc" et des "séquelles de l'anti pollution". Les puristes y voyaient déjà une manifestation "PUNK".

Cependant, de nos jours, certains spécimens de MGB attirent le regard des collectionneurs; une magnifique "roadster ou "GT" d'avant 1971 ferait probablement l'envie de plusieurs de nos membres.

Un des objectifs principaux de l'EVEA est de regrouper les personnes qui s'intéressent à la voiture européenne d'époque; encore faut-il s'entendre sur le mot "époque". Au risque d'être méprisant, une Jaguar type E est certes plus sensuelle que la Panhard des années 50; cependant, il y aura toujours de ces personnes souffrant de quelques déviations qui prétendront le contraire.

Un organisme comme le nôtre se doit, pour assurer sa survie, d'augmenter et de renouveler l'adhésion de nouveaux membres et, en l'occurrence, l'élargissement des critères d'éligibilité ne pourra que faciliter cette démarche.

---

Après de longues délibérations lors de la tenue d'au moins sept assemblées du conseil, vos administrateurs sont finalement sur le point d'en arriver à un consensus sur les critères suivants:

"Une voiture éligible doit avoir au moins quinze ans d'âge et être d'une série ou d'un modèle dont la fabrication a débuté, il y a plus de vingt cinq ans, dans l'un des pays d'Europe, en Grande Bretagne ou, encore, en un pays reconnu par le conseil d'administration."

Une question d'équité se pose; lors de nos activités de compétition automobile, comment vos dirigeants pourront-ils, sur le plan résultats, confronter une MG type J2 avec une MGB? Bien sur, nous pourrions continuer d'avoir une classification par cylindrée, mais est-il juste et raisonnable de comparer deux voitures de même cylindrée et ayant une disparité de conception de vingt ans, plus ou moins? Ainsi, une méthode de compilation sur la base de handicap doit être retenue.

Vos administrateurs, après mûres réflexions, ont déterminé comme commun dénominateur le chiffre 61; une voiture de fabrication 1946 se verra octroyer un handicap de 0.75 alors qu'une voiture de fabrication 1969 subira un handicap de 1.31 et ce, à l'intérieur d'une même classe de cylindrées.

Voilà où nous en sommes sur la question d'éligibilité des voitures et vos administrateurs anticipent recevoir et considérer vos commentaires avant d'en arriver à une décision finale.

## Randonnée d'économie

### Economy Run 1986

par J.R. Boudrias



La Sprite des Merson est sûrement une "Sprite diététique" car elle n'a consommé que trois litres du précieux liquide dans la randonnée de 58 km; par le fait même, elle se classa en première place.

Billy Israël dans sa MGA a remporté la deuxième place, tandis que les Denis autorisèrent leur "Deux Chevaux" à ne boire que 3,32 litres afin de prendre la troisième place. Paul Dorval et Gilbert Bureau se sont égarés en faisant le parcours en sens inverse; il s'agit sûrement là d'une nouvelle tactique pour consommer moins d'essence... peut-être fera-t-elle un jour ses preuves... Ron et Natalie Cook remportent la cinquième position en MG J2.

Les nombreux commentaires des participants me laissent croire que le trajet a su leur plaire et que le Restaurant Ste-Rose s'est avéré une agréable surprise.



Au départ, les jeux sont faits: Sprite: 1<sup>er</sup>, MGA: 2<sup>e</sup>, 2 CV (à l'arrière): 3<sup>e</sup>.



L'arrière de la RR de Paul Dorval. On ne peut apercevoir Paul et Gilbert Bureau qui vont parcourir le trajet en sens inverse.

Pour une fois les Lumsden ne sont pas sur le podium. Bill Israël a le succès modeste.



Le président et son épouse seraient-ils passionnés des 2 CV au récit des Denis?



L'équipage Dorval—Bureau.  
L'économie n'est pas leur vertu principale.





# Fête champêtre

## chez les Denis

Reportage photographique  
de Tom Merson et J.R. Boudrias





---

# La passion de collectionner

---

· Extrait d'un bulletin de la Banque Royale

*Qu'il s'agisse de billes d'écolier ou d'œuvres d'art, la collection constitue l'un des passe-temps les plus répandus au monde. Nous collectionnons une foule de choses pour une foule de raisons, mais il faut respecter certaines règles pour que cela soit profitable . . .*

□ Pourquoi collectionne-t-on des objets? L'explication toute trouvée est que c'est une affaire d'instinct. Collectionner n'est certes pas le propre de l'homme. Le rat à queue touffue et la pie sont connus pour leur manie d'emporter dans leur cache tout ce qui frappe leur œil. Chimpanzés et geais gris ont l'habitude commune d'amasser des tas de débris.

Pour l'illustre novateur Sigmund Freud, le goût de la collection est une sublimation du désir sexuel. Cela ne semble guère s'appliquer à la conduite du rat à queue touffue et de ses pareils, à moins que ces animaux ne soient beaucoup plus complexes que nous ne le croyons. D'autres psychologues relient le besoin de collectionner à une soif insouviée du pouvoir. Reste à démontrer pourquoi certains personnages des plus puissants de l'histoire ont aussi été parmi les plus grands collectionneurs de tous les temps.

Mais pourquoi ergoter? Qu'il suffise de dire qu'une foule de gens collectionnent une foule de choses pour une foule de raisons. On pourrait même affirmer que nous sommes tous des collectionneurs, parfois sans le savoir. Car qui de nous ne collectionne pas quelque chose, que ce soit des élastiques, des sacs de papier, des portefeuilles ou des sacs à main mis au rebut, des stylos-bille desséchés, des boutons de manchettes ou des boucles d'oreille dépareillés? Quel mari ne remarque pas chez sa femme une tendance à collectionner certaines denrées, comme les boîtes de compote de pommes ou les paquets de thé? Quelle épouse

n'a pas décelé chez son mari un penchant analogue, portant sur les agrès de pêche brisés, les écrous et boulons désassortis et les vieilles cravates? Que serait un foyer où il n'y a pas de clefs sans cadenas, de raquettes de tennis sans cordes, de tuyaux de poêle sans fumée, de pull-overs qu'on ne portera plus, d'instruments de musique dont on ne jouera plus?

Bouts de ficelle, boutons, permis de conduire périmés, vieilles balles de golf, la liste de nos vieilleries est presque infinie. Il faut un effort de volonté surhumain pour jeter, dans un ménage, tout ce qui mérite ce sort, et nous ne nous montrons, pour la plupart, que trop humains à l'heure de la décision. Les collectionneurs raffinés ne voient là qu'un vulgaire amoncellement, par opposition à la pratique active de la collection, qui comporte achats, ventes, échanges, étiquetage, catalogage et contacts suivis avec les autres fervents. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'être grand analyste pour se rendre compte que notre répugnance à nous départir d'objets inutiles va plus loin que l'illusion qu'ils « pourraient servir un jour ». Guenilles, si l'on veut, comme dirait Molière, ce sont *nos* guenilles; elles font partie de notre indiosyncrasie.

Toute collection est un moyen d'affirmer son identité. Il n'y a qu'un pas entre s'attacher à des babioles personnelles et l'usage plus méthodique de conserver des photos et des souvenirs afin de tenir un journal sentimental de notre vie et de

notre époque. Le désir de recueillir des souvenirs est parfois irrésistible. On a vu des soldats risquer la mort ou les blessures pour aller en chercher sur un champ de bataille; de même de jeunes admirateurs se bousculer pour avoir un autographe de leur idole. Pourquoi? Sans doute parce que seuls les souvenirs permettent d'ouvrir les portes de la mémoire. Les collections de photos et de souvenirs sont pour les individus ce que sont les musées et les archives pour la société: une façon de perpétuer l'histoire, et, en l'occurrence, une histoire tout à fait personnelle.

Les collections en disent long sur la personnalité de leurs propriétaires. Dans un groupe d'enfants qui collectionnent des billes, par exemple, on peut distinguer trois ou quatre types généraux différents. Certains risqueront leurs billes au jeu pour accroître leur trésor, tandis que d'autres ne voudront rien hasarder. Certains dilapideront leurs gains, d'autres se spécialiseront dans d'ingénieux échanges. Certains rechercheront la quantité aux dépens de la qualité. D'autres, malheureusement, voleront et tricheront pour augmenter leur avoir.

Les collections du jeune âge tendent jusqu'à un certain point à démontrer que l'homme est en germe dans l'enfant. Quand il était petit, Winston Churchill avait une impressionnante collection de soldats de plomb, qu'il faisait manœuvrer en vastes formations; plus tard il fera la même chose dans la vie réelle, bien qu'indirectement. On a dit de Churchill que c'était un romanesque dont les rêves s'étaient réalisés. Il en est sans doute beaucoup comme lui: coureurs automobiles ex-collectionneurs de *Dinky-Toys*; champions sportifs qui ont collectionné des vignettes de base-ball ou de hockey portant les photos et les biographies des héros de leur jeunesse; actrices qui, encore fillettes, découpaient des photos de vedettes dans les magazines de cinéma. Mais la grande majorité des humains ne réaliseront jamais leurs ambitions les plus utopiques. Pour eux, donc, la collection ne peut offrir qu'un moyen innocent et agréable de donner libre cours à leurs fantaisies.

Ainsi, pendant quelques moments fugitifs, le collectionneur de disques deviendra, par substitution, un soliste de réputation internationale exécutant son morceau devant un rutilant orchestre symphonique. La distance et le temps n'existent

pas pour le collectionneur de navires de modèle réduit, dont le vaisseau imaginaire s'engouffre dans une tempête en doublant le cap Horn. Le collectionneur d'objets d'art s'abandonne à la rêverie d'ajouter quelques dernières touches magistrales à sa plus récente acquisition. À l'abri des incommodités du voyage, le philatéliste vogue sous tous les cieux du monde.

---

### *Affirmer au monde notre personnalité distincte*

---

À ce titre, la collection contribue à alimenter l'image agrandie de nous-même qui gît dans l'alter ego. Mais elle peut aussi être une riche pâture pour le moi comme tel. Les propriétaires de collections qui ne se plaisent pas à en faire parade sont plutôt rares. Toute collection, des coquillages aux œuvres des grands maîtres, est un reflet du goût de son auteur, et le goût fait l'orgueil de la personnalité. Bon, mauvais ou indifférent aux yeux des autres, le goût est une manière de proclamer au monde: « Je suis moi et personne d'autre ».

Le besoin d'extérioriser son goût en tant qu'expression du moi explique en partie la propension des collectionneurs à rester en contact les uns avec les autres et à se réunir de temps en temps. La considération de ses pairs est un capiteux tonique pour l'amour-propre. Un congrès de collectionneurs, mettons de jeux d'échecs, est parfois un foyer de rivalités et d'envie, mais cela se passe en famille, entre personnes qui par leur savoir et leur finesse d'esprit constituent un groupe d'élite de gens de même rang. La collection est un facteur de nivellement social. Un homme sans importance dans les choses ordinaires pourra être le roi des collectionneurs d'une certaine catégorie d'objets et commander le respect de tous les dilettantes. L'un des plaisirs du collectionneur méthodique réside dans l'avantage de fréquenter des personnes qui partagent les mêmes idées que lui. D'un intérêt commun pour les pochettes d'allumettes ou les poupées peuvent naître des amitiés de toute une vie.

Les choses qui peuvent faire l'objet des collections sont sans nombre. Le Livre des records de Guinness nous révèle que le D<sup>r</sup> Robert Kaufman,

---

de New York, possède 6,210 paquets de cigarettes de marques différentes provenant de 157 pays, alors que la plus grande collection de paquets de cigarettes *vides* du monde appartient à Niels Ventegodt, de Copenhague, soit 40,065 marques différentes. On dit qu'il y a aux États-Unis 5,000 collectionneurs de « clous datés », que les chemins de fer enfonçaient jadis dans les traverses pour rappeler la date d'installation de la voie. Parmi les multiples choses que l'on collectionne figurent encore les moteurs hors-bord, les boîtes de café, les harmonicas, les bouillottes, les téléphones, les certificats d'action périmés et les chapeaux bizarres.

---

### *Un refuge contre les déboires de la vie quotidienne*

---

Les collectionneurs s'adonnent à ces singuliers divertissements en partie du moins parce qu'ils y trouvent un antidote au sérieux, à la tension et à l'impersonnalité de la vie quotidienne. Un grand bibliophile russe disait un jour en termes élégants que sa collection lui était « une détente nécessaire contre les chamailles du siècle ». Une collection peut si bien absorber notre esprit que nous n'avons plus le temps de penser à nos ennuis. Il est remarquable que les ventes publiques de livres ou d'œuvres d'art, où les collectionneurs risquent de fortes sommes, se déroulent toujours dans une atmosphère de calme et de dignité.

Ce n'est pas à dire que la collection n'est pas un passe-temps sérieux. Certaines personnes le prennent fort à cœur. L'instinct de la chasse inscrit dans la nature humaine se manifeste dans toute son intensité chez le collectionneur à l'affût d'une pièce rare. Certains sont des marchands impitoyables quand ils flairent une bonne affaire. De grands financiers, comme Pierpont Morgan et Paul Getty ont consacré autant de temps à leurs collections d'œuvres d'art qu'à leurs entreprises. Mais ils avaient eu soin de commencer par amasser d'énormes fortunes.

Le penchant traditionnel des gens riches pour la collection semble confirmer le rapport établi par certains critiques entre ce passe-temps et l'avarice. Nul doute que les talents nécessaires pour accumuler des richesses sont aussi utiles pour réunir une

grande collection. Mais il se peut que ces collectionneurs aient voulu par là faire davantage qu'obéir à leurs pulsions ou qu'afficher leur opulence et leur puissance. Il est possible qu'ils aient souhaité atteindre ainsi à une sorte d'immortalité d'emprunt, fondée sur celle des artistes dont ils collectionnent les œuvres. Les noms de bien des personnages richissimes du passé ne seraient-ils pas aujourd'hui tombés dans l'oubli sans les musées qu'ils ont créés et leurs autres générosités publiques envers les beaux-arts.

Le fisc et les changements sociaux ont pour ainsi dire éliminé les immenses collections que constituaient jadis les particuliers. Elles ont été remplacées par des collections publiques, comme celle de la Galerie nationale du Canada, qui célèbre cette année son centenaire. Les responsables et les comités de sélection des institutions de ce genre réunissent leurs collections pour le public. Au cours des ans, notre Galerie nationale a complété sa collection initiale d'art canadien par l'acquisition de peintures, de sculptures et de gravures signées des plus grands noms de l'histoire de l'art.

---

### *Extension, spécialisation et collection de faux*

---

Les institutions publiques ont beaucoup de points communs avec les collectionneurs privés. La Galerie nationale, par exemple, a de graves problèmes d'espace à résoudre, car sa collection de 28,000 pièces a dépassé depuis longtemps la capacité de ses locaux, inconvénient dont se plaignent souvent les collectionneurs de tout acabit. Même si cet organisme dispose d'un programme d'expositions itinérantes des plus importants et des plus anciens, sa direction voudrait être en mesure de faire mieux connaître encore ses trésors. Souhait qu'elle partage certes avec les collectionneurs de monnaies et de timbres-poste en congrès, qui vous diront que tout cela est bien modeste à côté de ce qu'ils ont dû laisser à la maison.

La collection de la Galerie nationale a suivi l'évolution courante qui consiste à passer d'une spécialité assez restreinte à des domaines plus généraux, comme la photographie d'art. C'est là l'une des deux grandes voies où peut s'engager une collection, l'autre étant de devenir de plus en plus spécialisée. Il arrive aussi que des collections

s'orientent dans des directions plutôt insolites; c'est le cas du directeur d'une célèbre maison des ventes londonienne, qui possède un imposant assortiment de peintures qui sont toutes des faux authentiques.

### *Un danger: devenir esclave de sa collection*

Bien des gens qui commencent à collectionner des objets d'art anciens finissent par s'intéresser beaucoup plus à l'étrange camelote dont regorgent les magasins d'antiquités bon marché. Pour le fervent collectionneur d'antiquailles, une vieille lampe d'une affreuse laideur peut offrir plus d'intérêt qu'un véritable Chippendale. Cela équivaut à collectionner pour le plaisir de collectionner, ce qui comporte un certain danger dans le cas de ceux qui achètent actuellement des antiquités ou d'autres œuvres d'art pour des raisons économiques. Il pourrait bien arriver que ces « collectionneurs », qui acquièrent des pièces rares pour parer à l'inflation, en viennent à vouloir garder et accroître leurs collections. Atteints de la marotte de la collection, ils se surprendront à dépenser encore plus de dollars dépréciés qu'auparavant.

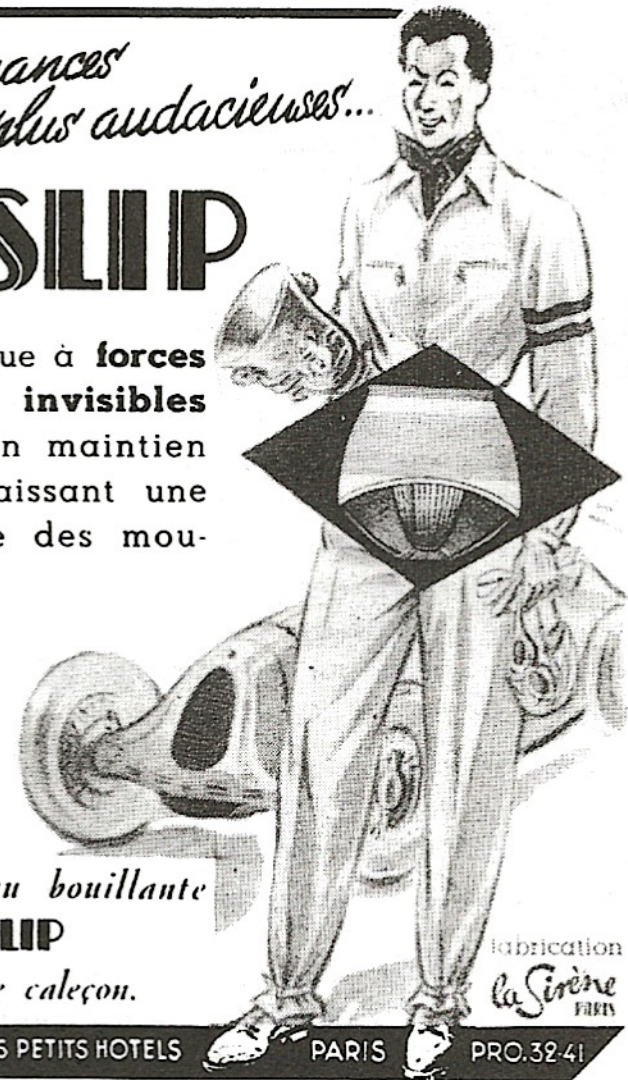
Le danger le plus courant pour les collectionneurs est celui de devenir les esclaves de leur dada. Le meilleur exemple de ce phénomène nous est offert par la plus répandue et pourtant la moins avouée des formes de collection: la collection des autres êtres humains. C'est ce que font continuellement les arrivistes et les « groupies »; et ils renoncent souvent à leur personnalité dans leur idolâtrie pour les héros qu'ils admirent. Les « grands amoureux » des deux sexes collectionnent les autres sans souci des canons de la qualité et du bon goût.

Par contre, celui qui collectionne les vrais amis possède une richesse unique et inestimable. Mais dans ce genre de collection, comme dans tous les autres, il importe d'observer deux règles essentielles pour que la chose en vaille la peine. Primo, ne jamais faire une collection uniquement pour la montre, mais pour sa valeur intrinsèque. Secundo, ne jamais la faire non plus pour en imposer aux autres ou pour satisfaire à leurs exigences. Une collection doit être à la mesure et selon les goûts du collectionneur.

*les performances  
les plus audacieuses...*

## ELASLIP

Le slip élastique à **forces dégressives invisibles** qui assure un maintien parfait en laissant une liberté totale des mouvements.



*lavable à l'eau bouillante*

**ELASLIP**

*remplace le caleçon.*

fabrication  
*La Sirène*  
PARIS

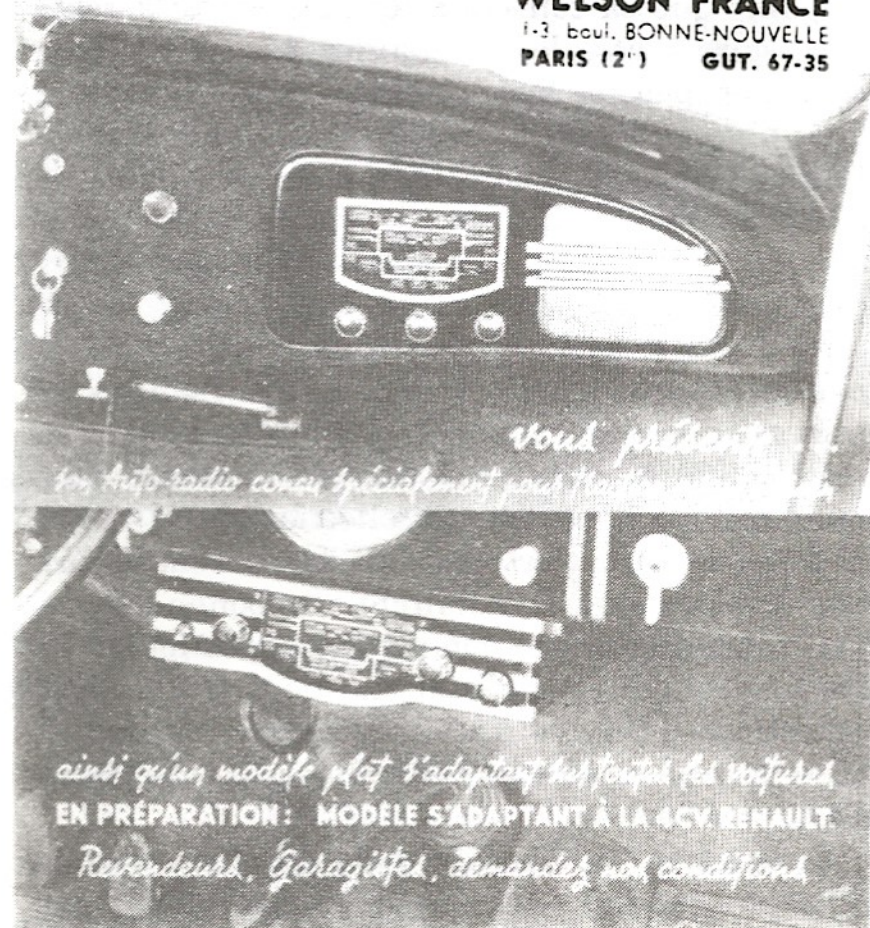
GROS: 13 RUE DES PETITS HOTELS

PARIS

PRO.32-41

**WELSON FRANCE**

1-3 Boul. BONNE-NOUVELLE  
PARIS (2<sup>e</sup>) GUT. 67-35



AGENTS ET REPRESENTANTS DEMANDÉS. FRANCE ET ÉTRANGER

## XXVII<sup>ME</sup> FOIRE DE BORDEAUX

COLONIALE INTERNATIONALE AGRICOLE  
PALAIS DE L'AUTOMOBILE

19 JUIN

4 JUILLET

SEMAINE DE LA MACHINE AGRICOLE. 26 JUIN, 4 JUILLET

---

# The Hemmi Benefit Rally

---

1986

---

by J.R. Boudrias

I won and I deserved it...:

Suffering from severe self inflicted wounds after entertaining my boss the night before, Louise and I competed in the rally driving our beloved 1949 MG YT without any form of windshield wiper through a delogian storm... all this with only 58 penalty points!

Tom Merson and his navigator Tony Difabio took second place with 92 points in his "Bug Eye" while Jean Nocera crusing along in a beautiful Jaguar XKE coupe managed to accumulate 144 points, perhaps he was distracted by his good looking navigator.

It was great lesson which Jack Keery teached his son Paul in the fact that even when you loose (330 points) you must be cheerfull.

Marc Bourgeois and Jean Desaulniers came in second over all with only two penalty points. Ron Cook and daughters raked in 92 points; although both competed in uneligibile cars, they said it was a super event.

In spite of the rain the Cheshire Homes were handed \$865.00 of which \$100.00 was donated by your Club. A total of 33 teams participated in a great little rally staged by the SMCC.

NEXT YEAR, DONATE AND PARTICIPATE!

## Bienvenue — Welcome

- André Gagnon (Johan)  
1961 Jaguar Mk II
- Jean Loïselle (Amalia)



LA FONDATION CHESHIRE (QUÉBEC) INC.  
CHESHIRE HOMES FOUNDATION (QUEBEC) INC.  
Reg. Charity # FED 0575191-01-08

June 20, 1986

Vintage European Auto Enthusiasts  
P.O. Box 332  
Town of Mont-Royal, Quebec  
H3P 3C6

Attention: Marc Bourgeois

Dear Marc,

We of the Cheshire Foundation thank you and your members most sincerely for your organization and support of the Car Rally June 1 and also for your generous donation.

We hope that another year the weather will be more favourable for a turnout of your magnificent vehicles in greater numbers.

Meanwhile we appreciate your interest in the House which we know is a good cause.

Yours sincerely,

F.N. Lane  
Secretary

Home: 19 Sunshine Drive, Dollard des Ormeaux, Québec H9B 1G1 — Tél.: (514) 683-3400

Mr. W. Harris, President — Tél.: (514) 697-1585



---

# Réflexions sur le «Rallye du Beaujolais nouveau»

---

par J.R. Boudrias

Quelques "princes" du royaume des Enthousiastes des Voitures Européennes d'Autrefois ont l'impression que le rallye du Beaujolais Nouveau n'est pas une véritable compétition et, réflexion faite, cette activité n'est qu'une joyeuse petite balade par un matin très frisquet, se terminant dans un restaurant sympathique où les membres participants s'amuse-  
nt comme des enfants privilégiés.

Si la température est clémente, eh bien, ils n'ont pas tout à fait tort!... En effet, l'aspect compétitif de cette "randonnée" s'accroît dramatiquement lorsque la température devient maussade, à tel point que cette expédition pourrait devenir l'activité la plus exigeante pour les voitures anciennes en Amérique du Nord...

Je vous prie de croire qu'une promenade dans les rues de Montréal en vieilles voitures à l'heure du déjeuner, un vendredi de novembre, n'a rien de banal si on considère que la population entière se divise en deux groupes: le premier s'empresse de se rendre au restaurant, tandis que l'autre, la langue pendante, le dos courbé et les pieds gelés attendent en ligne à la S.A.Q. pour se procurer l'élixir annuel, le Beaujolais Nouveau. Dans les deux cas, ils nous regardent avec fascination évoluer dans "leurs" rues devant "leurs" bureaux.

Faisons ensemble, si vous le voulez bien, un recul: depuis les premiers jours de la colonisation, les québécois ont façonné leur vie autour du duel interminable contre le froid, l'hiver et tout ce que cette saison représente. Cependant, ce duel a eu pour effet de mettre de l'emphase sur le contraste dessiné par l'angoisse et le plaisir bien mérité que procurent quelques moments de libation.

En somme, je m'interroge sincèrement sur la vocation symbolique que représente cette activité... N'est-ce pas l'essence même du québécois que de naïvement repousser l'hiver en s'amusant le plus longtemps possible avec ses "jouets" d'été? Et l'arrivage du vin nouveau: nos ancêtres n'ont-ils pas eux aussi anticipé avec impatience les pinardiers de l'époque?

J'exagère? Oui, peut-être; mais beaucoup moins que les membres se refusant de participer au rallye du Beaujolais Nouveau craignant que le froid, peut-être quelques flocons ou pire encore, que vingt-deux grains de sel transpercent les dix-huit couches de cire, les cinq couches de peinture cellulosique pour enfin bouffer, comme de minuscules piranhas, les bas de caisse et les ailes de leurs belles européennes.

Afin de sécuriser ces membres angoissés, j'ai interrogé Monsieur Salamin, de Sikkens, un fabricant de peinture pour automobiles des plus prestigieux au monde:

Question: Monsieur Salamin, pensez-vous que des conditions atmosphériques défavorables, accompagnées d'une chaussée douteuse, peuvent altérer le lustre d'une voiture d'une trentaine d'années, si celle-ci y est soumise pendant quelques heures et lavée le lendemain matin?

Réponse : Non.

Voilà! Et à votre santé!...



Un qui n'a pas froid aux yeux: François Dallegret et sa XK 120 dans le froid de novembre 1985.

---

# Reflexions on the

---

## «Beaujolais nouveau Rally»

---

by J.R. Boudrias

Many "purists" from the world of the Vintage European Automobile Enthusiasts cherish the impression that the "Beaujolais Nouveau Rally" is not a real competitive event; it is to them nearly a chilly morning joy ride which ends up in a fine restaurant where the participating members amuse themselves like privilege kids.

Well... they are probably right if the weather is mild and sunny. You see, the competitiveness of this event progresses geometrically as the weather condition worsens, to the extent that this activity could become the most demanding event known to vintage cars in North America.

Take my word for it: driving an antique car on the street of Montreal on Friday noon in the first week of November is far from being a boring exercise when you consider that the "working" population is divided in half on that special day: the first group rushes to their favorite restaurant to taste the "vin nouveau" while the other gang perhaps freezing, is lined up in front of the S.A.Q. awaiting to purchase the annual "elixir"; in both cases (no pun intended) they observe us with fascination while we drive on "their" streets in front of "their" offices.

Please let us backtrack together to the early days of the colony: Quebequers from both founding ethnic groups have relentlessly fought against the cold, the long winter and practically everything brought to them by this cruel season. However, this lifetime duel highlighted the contrast drawn by the anxiety and the well deserved pleasures brought by a few cherish moments of libations.

Sincerely, I interrogate myself on the symbolical vocation of this event... Is it not the whole essence of every Quebequers of naively ignoring winter as long as possible by keeping busy playing with summer toys? Also, when you consider the arrival of the "vin nouveau", don't you think that our ancestors did not anticipate impatiently the wine boats in the days of yore?

Exaggeration?... Yes, perhaps, but certainly not as much as the members who do not wish to participate to the rally fearing that the cold, maybe a few snow flakes or even worst, twenty-two grains of salt might penetrate the eighteen coats of wax, five layers of lacquers and finally, like mignature "piranhas" eat up your fenders and who knows, maybe the rocker panels of your beautiful Europeans.

In the interest and security of our anguished members, I interviewed Mr Salamin of Sikkens, a prestigious paint manufacturer.

Question: Mr Salamin, in your opinion, do you feel that atrocious weather condition coupled by "salted" roads could detrimentally alter the shining condition of a thirty year old car if subjected for a few hours, considering that its lovable owner would wash it thoroughly the next morning?

Answer : No!...

There you go!... and "à votre santé"!!!



Certains ne craignent pas que leur peinture craque au froid. La passion de l'auto l'emporte.

# L'Assurance et les voitures anciennes

par Gilles Paquette

Un assureur désirant offrir un marché d'assurance particulier pour voitures anciennes se doit d'établir une politique juste et équitable en matière de souscription et de tarification.

En matière de souscription, une voiture ancienne doit avoir 25 ans d'âge ou plus. L'assureur établit la valeur du véhicule en se servant d'un catalogue de prix reconnu comme le Old Car Value Guide ou pourra exiger une évaluation chez un évaluateur de son choix.

En matière de tarification, l'assureur offre deux choix:

- 1- Une prime des plus raisonnable sera chargée à celui qui utilise sa voiture principalement pour les activités d'un club, les promenades en groupe, les parades ou les expositions. En considération de la prime chargée, l'assureur limitera par avenant l'usage du véhicule.
- 2- Celui qui utilise sa voiture à d'autres fins tels promenades, affaires ou autres devra payer une prime basée sur les mêmes critères qui sont utilisés en assurance automobile, soit la valeur du véhicule, l'âge et l'expérience des conducteurs et l'usage du véhicule. Si la voiture est remisee durant l'hiver, l'assureur accordera un crédit après la période de remisage.

Le contrat d'assurance en est un de bonne foi. L'assuré doit donc déclarer tous les faits à son assureur si il désire être indemnisé convenablement. Dans le cas contraire, l'assureur pourrait faire valoir l'article 2488 du code civil qui se lit comme suit: "en assurance de dommages, à moins que la mauvaise foi du proposant ne soit établie, l'assureur est garant du risque dans le rapport de la prime reçue à celle qu'il aurait dû recevoir, sauf s'il est établi qu'il n'aurait pas accepté le risque s'il avait connu les circonstances en cause".

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

GP/lp

\*Gilles Paquette est vice-président et co-propriétaire de Serge Paquette Inc, maison de courtage en assurances.

# LE GANG DES TRACTIONS AVANT

par Gilbert Deflez  
Jacques Grancher éditeur



Les gangsters sont plus sympathiques au cinéma que dans la réalité. Interprétés à l'écran par les plus grands acteurs français, les membres du « Gang des Tractions avant » ne manquaient pas d'un certain charme romantique. Il n'en reste pourtant rien lorsque, en compagnie de Gilbert Deflez, on fait plus ample connaissance avec eux. De même, le scénario de leurs exploits n'a pas la belle simplicité des films policiers qui s'en sont inspirés. Les bons et les méchants ne respectent pas leur rôle à la lettre. Il est bien souvent difficile de distinguer le bandit du policier, le politicien habile du politicien corrompu, l'idéaliste de la crapule. Mais c'est justement dans ce refus des simplifications que réside l'intérêt du livre de Gilbert Deflez. L'auteur, comme bien d'autres avant lui, aurait pu se contenter de faire revivre les « coups » des gangsters sur fond de Tractions avant démarrant sur les chapeaux de roue. Plus ambitieux, Gilbert Deflez a choisi de montrer que le « Gang des Tractions avant » est le fruit d'une époque et qu'il n'a pu prospérer qu'avec la bénédiction de certains milieux politiques et financiers.

Pierre Loutrel, le futur chef du gang, est un voyou sans envergure lorsque, durant l'occupation allemande en France, il entre au service de la Gestapo. Désormais, il peut voler et piller en toute légalité. Devenu riche et puissant, il roule en Talbot Lago décapotable et possède de nombreux véhicules, dont une Delahaye Grand Sport de 1939 carrossée par Chapron. Son amour des belles bagnoles lui vaut le surnom de « Pierrot la Voiture ». Bientôt, sa manie de sortir son colt Ballester Malina et de tirer au moindre prétexte le fera baptiser par le milieu « Pierrot le Fou ». Pour l'instant, Loutrel « travaille » pour l'occupant et, au cours de ses missions, rencontre quelques-uns de ses futurs acolytes, eux-mêmes au service de la Gestapo : Abel Danos, Georges Boucheseiche, Fefeu et Le Ny. Cet épisode de la vie des membres du futur « Gang des Tractions avant » est capital. Il leur vaut d'être au cœur de la collaboration et de ses secrets. C'est là qu'il faut chercher l'origine des appuis occultes dont ils bénéficieront par la suite, pour prix de leur silence. A la Libération, ils n'ont guère de mal à se recycler. Dans les périodes troubles, des employés qualifiés pour

accomplir les basses œuvres trouvent facilement un patron. Mais appartenir aux polices parallèles et protéger les personnages au passé douteux ne suffit pas à remplir l'escarcelle. Loutrel rêve de former un gang bien organisé et efficace, à l'américaine. C'est alors qu'entre en scène Jo Attia, dit « le Moko ». Il est aussi dissemblable que possible de ses compagnons. Authentique résistant, il a été déporté à Mathausen où sa conduite fut héroïque. De plus, à l'opposé de Loutrel, le « Moko » n'aime pas tuer. Les deux hommes n'en sont pas moins les meilleurs amis du monde. C'est Attia qui a l'idée de scinder l'équipe en deux. Un jour « le Moko » attaquera dans le Nord, le lendemain « Pierrot le Fou » interviendra dans le Midi. Pour laisser croire qu'il s'agit des mêmes hommes, les deux équipes travailleront de la même manière, « au chrono ». Enfin, les deux gangs emprunteront toujours des Tractions avant. Pourquoi ce choix qui fit une belle publicité à Citroën ? Parce que les Tractions sont anonymes, étant donné leur grand nombre en circulation et qu'elles sont rapides et robustes. De plus, elles sont faciles à voler. Ce dernier point est de notoriété publique, depuis qu'un journal a, l'année précédente, en 1945, conclu une enquête sur le vol des voitures en désignant la « Traction avant Citroën » comme étant la plus facilement « empruntable ».

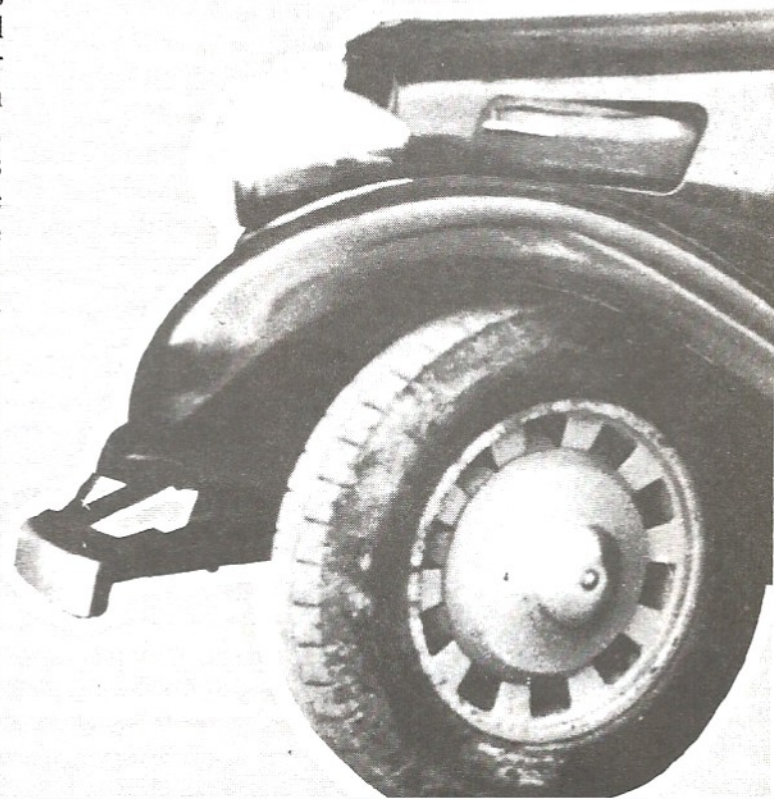
Appliquant ces méthodes, les gangsters réussissent durant l'année 1946 toute une série de hold-up plus spectaculaires les uns que les autres. Le seul « casse » de l'Hôtel des Postes de Nice leur permet d'enlever trente trois millions, une fortune. A aucun moment ils ne cherchent à se dissimuler. Au contraire, ils mènent grand train dans les endroits les plus en vue. Ce n'est que sous la pression populaire, excédée par le nombre d'attaques et la violence qui les accompagne, que la police se décide à intervenir. Après avoir « logé » le gang dans une auberge de Seine-et-Marne, les forces de l'ordre donnent l'assaut, abattant deux hommes. Mais ce ne sont que des comparses, le gros gibier, lui, a réussi à s'enfuir.

Peu de temps après, « Pierrot le Fou » se blesse mortellement en rengainant son arme. Il n'aura jamais eu à paraître devant la justice.

Qui protégeait les anciens gestapistes ? Qui

donnait à Loutrel les tuyaux nécessaires aux hold-up ? Quels liens ont uni certains membres du gang aux services secrets français et aux barbouzes ? Pour répondre à ces questions, Gilbert Deflez entraîne les lecteurs dans les coulisses d'une France troublée par l'occupation puis par la libération et la décolonisation. C'est passionnant. Et édifiant.

Gangsters are more sympathetic in the cinema than in reality. Interpreted on the screen by a large number of French actors, members of the « traction avant » gang are not without a certain romantic charm. Nothing rests of this, however, if accompanied by Gilbert Deflez, we make a better acquaintance with them. The account of their exploits hasn't the same simplicity as the detective films inspired from them. The goodys and the badys don't exactly respect their rôles to the letter. It is often very difficult to distinguish the bandit from the lawman, the clever politician from the corrupted politician, the idealist from the crook. And yet it is because of this refusal to over simplify that Gilbert Deflez' book is so interesting. The author, like so many others before him, could have been happy enough to bring to life just the gangster's « flings » based on the traction avant starting off with a squealing of brakes. More ambitiously, Gilbert Deflez has chosen to show that the « trac-



tion avant » gang, is the fruit of a certain period and couldn't have prospered without the benediction of certain members of the political and financial world.

Pierre Loutrel, the future gang's boss, is a small time crook who during the German occupation of France enters into Gestapo service, after which he plunders and loots with impunity. Having become rich and powerful, he rides about in a drop-head Talbot Lago and owns a number of vehicles, including a 1939 Delahaye Grand Sport, bodywork by Chapron. His love of beautiful cars earns him the nickname of « Pierrot the Car » but soon his mania of drawing his Colt Ballester Malina and firing it at the slightest excuse, has him baptised « Pierrot the Mad » by the underworld. During this period, Loutrel is working for the occupants and during his missions he meets several of his future lieutenants, themselves in Gestapo service ; Abel Danos, Georges Boucheseiche, Fefeu and Le Ny. This episode, in the life of the members of the future gang, is important. It serves them well to be at the heart of the collaboration and its secrets. It is here that we must look for the origins of the mysterious help they benefited from afterwards for the price of their silence.

After the liberation they have little trouble in restarting their activities. In these troubled times, those qualified to carry out dirty work, easily find a boss. But to belong to a

parallel police force and protect those people with a past to hide, isn't enough to fill the purses. Loutrel dreams of forming an American style gang, well organised and efficient. It is then that Jo Attia, nicknamed « the Moko », comes on the scene. He is as unlike his companions as it is possible to be ; an authentic resistant who had been deported to Mathausen where his conduct was heroic. What's more, unlike Loutrel, the « Moko » isn't a killer. The two men, as odd as it seems were the world's best friends. It is Attia who has the idea of cutting the team in two. One day « the Moko » would attack in the north and the day after « Pierrot the Mad » would attack in the south. To make one think the work is done by the same gang, the two teams work in the same manner « stopwatch in hand ». Finally, the two gangs always borrow a « Traction avant ». Why this choice ; a good piece of publicity for Citroën ? « Tractions » are anonymous, being given the large number in circulation and they are fast and solid, moreover they are easy to steal. This last point is notorious, since in the previous year, 1945, a newspaper had arrived at the conclusion, after investigation into stealing cars that the « Traction avant » is the easiest car to borrow. During 1946 using these methods, the gangsters succeeded in a series of very spectacular holdups, one after another. In a single job at the Nice post office, 33 000 francs is lifted ; a fortune ! At no moment do they try to hide themselves. On the contrary, they take to the high life in the most popular

public places. It is only under pressure from a public, worried by the number of attacks and the violence which accompanied them, that the police decides to intervene. After having « lodged » the gang in a Seine-et-Marne inn, the law gives the attack killing two men, but only the small-fry ; the big game succeed in getting away.

A little time afterwards, « Pierrot the Mad » injures himself deadly in holstering his arm. He would never to appear before the courts. Who protected these former-Gestapoists ? Who gave Loutrel the necessary informations for the holdups ? What ties did certain members of the gang have with the French secret service and the « barbouzes » ? To reply to these questions, Gilbert Deflez leads his readers into the corridors of a France troubled by the occupation and afterwards by the liberation and decolonization. It is thrilling and edifying.

#### LIBRAIRIE JAVEL

12 rue Blanche, F 75009 Paris

Si vous ne trouvez pas en librairie le livre « Le Gang des Tractions Avant », vous pouvez l'obtenir en adressant un chèque français ou un mandat international de 68 FF (port et emballage compris) à JAVEL.

If you don't find the book « Le Gang des Tractions Avant » at your bookseller, JAVEL will send it to you for 68 FF (postage and packing included). Remittance by International Money Order.



# ○ Batterie Universelle Ltée ○

40 ANS D'EXPERIENCE DANS LA VENTE ET REPARATIONS DE BATTERIES  
7920, 16<sup>e</sup> AVENUE, MONTREAL, QUE. H1Z 3P5

- ▶ Service personnalisé pour voitures anciennes ◀
- ▶ Apportez votre vieille batterie, 6 volts ou 12 volts ◀

## 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.

<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

## AUTO DRUGSTORE

ACCESSOIRES AUTO

6750 St-Jacques Ouest  
Montréal, Qué.  
H4B 1V8  
Tél.: (514) 488-9171  
1-800-361-1917



SERVICE 24 HEURES

*Auto Electrique  
R. Blouin Inc.*

SYSTEMES ÉLECTRIQUES  
POUR VOITURES ANCIENNES  
Recommandé par Daniel Noiseux

TÉL.: 253-7530

505 GUYBOURG  
MONTREAL (QUEBEC)  
H1N 2X5



MÉCANIQUE GÉNÉRALE SUR VOITURES EUROPÉENES

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





# LES PIÈCES ANGLAISES

## MARIO BOIES INC.



PIÈCES ORIGINALES POUR

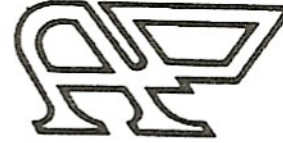
317, ST-DENIS, ST-LAMBERT  
(514) 465-1766

AUSTIN MORRIS ROVER  
TRIUMPH MG ROVER  
HILLMAN SUNBEAM HUMBER  
VAUXHALL ENVOY

MGB

SPITFIRE

MIDGET



GRANDE VARIÉTÉ DE PIÈCES POUR LE MOTEUR, DE GARNITURES POUR L'INTÉRIEUR ET L'EXTÉRIEUR DE LA CARROSSERIE, AINSI QU'UN GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES

*Pizzaiolle*

5100 Hutchison  
Outremont  
H2V 4A9  
(514) 274-9349

1446 "A" Crescent  
Montréal  
H3G 2B6  
(514) 845-4158



### L'AUTHENTIQUE

POLISSAGE  
**Rapide**  
BUFFING  
SHOW CHROME  
514-336-7958

2585 DE MINIAC, ST-LAURENT, QUÉ

H4S 1E5

*Marc Bourgeois, M.B., M.B.A.*  
Avocat

**Guy & Gilbert**

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

Téléphone: (514) 281-1766  
Télex: Eureka MII 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

JAGUAR 1957. SD4P. A restaurer.  
Tél.: (514) 583-5100

AUSTIN-HEALEY 1966. Restaurée.  
Tél.: (418) 872-5450

AUSTIN-HEALEY 1966.  
Tél.: (418) 831-8627

JAGUAR XK-150 1959. Daniel Noiseux.  
Tél.: (514) 274-9977

AUSTIN-HEALEY Sprite MK III  
entièrement restaurée; 8000 \$ ou  
à débattre. MG TD 1952 à restaurer.  
Aussi pièces diverses pour MG B,  
TC, TD et TF.  
Pierre Doyle, Québec.  
Tél.: (418) 832-0853

VOLKSWAGEN Karmann Ghia 1969.  
Décapotable. Modèle recherché.  
Tél.: (514) 325-3733

RENAULT Caravelle 1964. Décapotable.  
Tél.: (514) 772-2896

AUSTIN-HEALEY 3000 MkIII 1965.  
Superbe voiture! Gilles Desroches.  
Tél.: (514) 737-9392

JAGUAR XK-150 1959. Moteur 3,8 litres.  
Excellente condition.  
Tél.: (514) 288-0081

MG A 1961. Décapotable. 3900 \$.  
Laval (Québec). Tél.: (514) 625-1660

MG TD 1952. Tél.: (514) 227-6802

MG Y 1948. Modèle tout à fait unique.  
Tél.: (514) 467-9344

MG TC 1949. Gaspé Harbour (Québec).  
Tél.: (418) 368-3985

Evaluation de voitures anciennes et  
de collection. Faire parvenir:  
- description du véhicule;  
- photographie;  
- numéro de série et  
- chèque de 25 \$.  
Gilbert Bureau, 4913 Patricia Drive,  
Montréal (Québec), H4V 1Y7.  
Service rapide et professionnel D'UNE  
JOURNÉE! Pour fins d'assurance ou  
autres.

Vêtements de toutes époques pour vos  
sorties en voitures anciennes. Prix  
raisonnables; vêtements authentiques.  
4885 Sherbrooke ouest, Westmount  
(Québec). Tél.: (514) 489-7006

MGA RDST 1959. Impeccable.  
Tél.: (514) 378-0305

MERCEDES BENZ 170-D décapotable 1951.  
Un modèle "décapotable de 4 portières".  
4 cyl., diesel, vitesses (4) standard.  
Tél.: (514) 679-8572.

Deux (2) JAGUAR pour les pièces! Une  
MKII 3.4 aut. SD4P 1962 et une MKI aut.  
SD4P 1958. Aussi un moteur en sus.  
Tél.: (514) 263-2556

FIAT COUPE DE VILLE 1912. Véhicule rare  
et intéressant. Tél.: (514) 467-9965

CITROEN 1950 modèle "15-6". A restaurer.  
Exc. cond. Mark Otoupal. Amherstburg,  
Ont., N9V 2Y8.

Postez vos annonces à:

E.V.E.A.  
C.P. 332  
V.M.R. - H3P 3C6

Cette rubrique est mise à la dispo-  
sition de tout membre en règle et  
réservée aux particuliers. Seules  
les annonces concernant les véhicules  
de 15 ans et plus sont publiées. Les  
photographies sont acceptées.  
Prévoyez un délai d'au moins deux (2)  
mois avant la parution de vos  
annonces.

AUSTIN FAMILIALE 1952 (rare), 1195 \$.  
Tél.: (514) 372-4859

RENAULT 1955 modèle Dauphine.  
Ferlec automatique. Voiture complète  
& exc. mécanique. Telle quelle.  
650 \$.  
Adrien Gervais, 421 rue Paquin,  
Hérouxville (Québec), G0X 1J0.  
Tél.: (418) 365-5269

INFORMATION POUR ROLLS ROYCE 1936,  
Jim O'Connor, Box 43, Morpeth, Ont.  
Tél.: (519) 674-3998

AUSTIN A-40 1950-52 en assez bonne  
condition. Raymond Boyer, C.P. 743,  
St-Rémi, J0L 2L0.  
Tél.: (514) 454-9357

Roues de broches pour JAGUAR.  
J. Riocca. Tél.: (514) 322-9824

Remorque pour transporter voitures.  
Tél.: (514) 372-4859

VANGUARD SALOON MK-111 1957.  
Tél.: (514) 668-7875

REVUES L'ILLUSTRATION (NOS DU SALON).  
Oct. 1935 et oct. 1936 - 20 \$ ch.  
REVUES MoToR (US) (NOS DU SALON).  
Janv. 1930-1932-1933-1935 et nov.  
1938 - 35 \$ ch.  
Gilbert Bureau, 4913 Patricia, NDG.  
Montréal, H4V 1Y7  
Tél.: (514) 484-7568

VENTE - VENTE - VENTE - VENTE - VENTE

SUNBEAM RAPIER décapotable 1963.  
Absolument impeccable!  
Tél.: (514) 689-5546

MGTD 1952 RDST. Tél.: (514) 270-4519

MG-TC de 1949. Modèle rare.  
Restauré de A à Z... André Chrétien,  
Gaspé Harbor, Qué.  
Tél.: (418) 368-3985

MCA ROADSTER 1600, 1960. Comme une  
neuve! Restaurée de A à Z!  
Tél.: (604) 224-5955

# Activités — Events 1986

Date	Activité/Event	
February 21 février	Soirée de cinéma/Cinema night	Ron Cook
March 22 mars	Assemblée générale annuelle/ Annual General Assembly	Marc Bourgeois
April 27 avril	GYMKHANA	Tom Merson
May 18 mai	Tournée d'économie/Economy run	Richard Boudrias
June 1 juin	Rallye bénéfice "coupe Hemmi"/ Fund raising Rally "Hemmi Cup"	Richard Boudrias
July 13 juillet	Pique-nique "Chez les Gilbert"	Marc Bourgeois
August 9-10 août	Week-end à STOWE	Richard Boudrias
August 17 août	Montgolfières (date à confirmer/ date to be confirmed)	Richard Boudrias
September 14 septembre	Randonnée des vendanges "Côtes d'Ardoise) (grapes outling)	Marc Bourgeois
October 24 octobre	Vin & fromage - chez "Corby's" - wine and cheese	Gerry Maltais
November 21 novembre	BEAUJOLAIS NOUVEAU (date à confirmer/ date to be confirmed)	Richard Boudrias





**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, Q.C. CANADA



P E R F E C T   C O N T R O L