



Autosiaaste

Vol. 12

no 4

Membre



Member

Novembre November 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'Autosiaste Director and Liaison Officer for the Autosiaste	: Daniel Noiseux	rés.: 274-9977 bur.: 845-4158
L'Autosiaste	: Gilles Desroches	rés.: 737-9392



Autosiate

Vol. 12

no 4

Membre



Member

Novembre November 1986

Sommaire — Contents

Lettre au directeur	page 2
Editorial	page 3
Stowe 1986	page 4
Membres du E.V.E.A.	page 9
Au pays d'Ettore	page 15
Les Montgolfières	page 19
Les Vendanges	page 20
L'EVEA au concours d'élégance du V.A.Q.	page 21
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.

Lettre au Directeur
Letter to the Editor

Laval, le 26 août 1986

E.V.E.A.
C.P. 332
Ville Mont-Royal, Québec
H3P 3C6

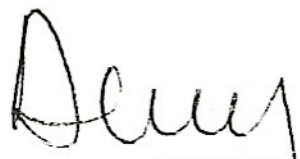
OBJET: Réponse aux réflexions sur le «Rallye du Beaujolais nouveau» de
J.R. Boudrias.

Voilà des réflexions qui font réfléchir car si certains participants craignent surtout pour leurs bas de caisse, d'autres considèrent que seules des épreuves de ce type peuvent compléter l'ivresse que nous ressentons sur nos machines sinon autant faire le rallye de Vittel, Evian ou Labrador!

N'oublions pas que dans "Vintage" il y a vin et souhaitons que nos dirigeants organisent d'autres épreuves telles que le Rallye du Rhum "Coeur de chauffe" (milieu de la distillation donnant le meilleur Rhum) celui de la "Bière de Pâques" comme en Scandinavie etc...

Souvenons nous du temps où nous mettions de l'alcool dans nos radiateurs...

Et s'il n'en reste qu'un pour appuyer le Rallye du Beaujolais tout en s'appuyant au comptoir. Je serai celui là.



Bien Amicalement

Michel Denis

MD/sc

Éditorial interactif

N.D.L.R.: A l'occasion de la parution du quatorzième bulletin publié par l'actuel directeur, Gilles Desroches, l'Autosiate a profité de l'occasion pour l'interviewer sur sa conception de cette publication.

Autosiate: Mon cher Gilles, félicitations pour la parution régulière du Bulletin cette année, pendant laquelle nous avons reçu notre publication à intervalle régulier. Nul doute que ta tâche doit être rendue plus difficile par les lettres et les articles que tu reçois des membres et parmi lesquels tu dois faire une sélection.

G.D.: Merci. Heuh... comme tu peux le constater dans ce numéro de novembre, pratiquement tout le matériel est original. J'ai même dû couper dans les photos. La chronique des lecteurs est particulièrement épineuse. L'abondant courrier que je reçois prouve l'intérêt des membres pour notre revue et rend mon choix difficile. Ce mois-ci, une lettre de Michel Denis me paraissait particulièrement appropriée compte tenu du Rallye du Beaujolais.

Autosiate: Tu disposes de quelques collaborateurs fidèles comme Marc B., J. Richard B., Tom M., Daniel N., René K. et quelques autres. Est-il possible de se faire publier sans faire partie de l'équipe éditoriale?

G.D.: Absolument. Il suffit de nous faire parvenir un manuscrit de l'article. Nous nous chargerons de le faire dactylographier. Joindre aussi des photos pour illustrer le tout. Elles vous seront retournées.

Autosiate: Que nous réservez-vous pour l'an prochain?

G.D.: Surprise! Dans un geste spontané, 8 membres se sont proposés pour m'aider à la rédaction du Bulletin. Ils se sont engagés à publier 4 numéros en équipe de deux. La rivalité s'annonce féroce entre les équipes et je devrai utiliser mon doigté pour que l'harmonie règne. Tu sais, les "citro-haineux" pointent les "morganés" qui lorgnent les "teutonneux" pendant que les "austanés" regardent de haut les "voiles carrées" dans leur mer de Tranquillité. Ca devrait être aussi bon que "Lance et compte" mais un peu moins sexy.

Autosiate: Ces rivalités me paraissent des déviations larvées de la pulsion refoulée de la "restauratio praecox". Croyez-vous qu'elles devraient avoir place dans notre revue?

G.D.: Vous avez raison! Ces cas relèvent plutôt de la psycho-électrolyse qui est particulièrement efficace dans les cas de corrosion avancée.

Autosiate: Si l'on revenait sur le plancher du garage. Je vous suis difficilement.

G.D.: C'est pourtant simple. "Volvo ergo sum" (je roule donc je suis). Vous n'avez qu'à rouler pour me suivre...

Autosiate: Que voilà une bonne stratégie pour gagner le Rallye.

G.D.: C'est juste. Et souhaitons nous amuser autant qu'aux deux dernières occasions. Bonne lecture! Et prenez tout cela avec un grain de sel.

Stowe 1986

by Tom Merson

Once again those brave souls rallied together to take on the elements and prove the superiority of man and machine (European) against all odds. One can barely find the words to describe the courage needed to battle rains, fogged windshields, leaky roofs, mud, traffic, more rain, more mud and disgusting sausage sandwiches.

But their efforts will not go unnoticed. All this hardship, to assure the presence of the V.E.A.E. at the Vermont Automobile Enthusiasts' 29th Annual Antique and Classic Automobile Show. Who were these pioneers and why would they put up with such conditions? The true answer may never be known why the Bourgeois and the Boudrias, the Keerys, the Cooks, the Mersons, the Noiseuxs and Desroches were motivated to make the journey. We can only suspect that these otherwise normal individuals were driven by a force totally unknown to the uninitiated: the sheer pleasure of driving our treasured vintage automobiles! There were others with the same affliction, the Hamels, the Noceras, the Denis and the Ouimets, Paul Dorval and about 500 other participants from throughout the States and Canada.

The drudgery of the day's voyage was soon forgotten as we enjoyed the hospitality of Rhoda and Joel Pinsky, who invited us to their picturesque mountain-side chalet. Over cocktails and delectable ordeuxes, conversations centered on fond memories of days gone by when we and our cars were not quite so old.

As if getting there in all that rain wasn't difficult enough, we were greeted by blistering heat on the second day of this memorable trip. Well, at least it had stopped raining!

Then, on with the business at hand of searching the endless rows of vendors, hoping to find that elusive part or lingering over a fine specimen of restoration at its best.

The thrill of concourse competition:

Arriving at our designated spot at about 10:00 AM, we began operation cleanup which was performed using one four litre container of water, a bucket, a mit and a presoaked chamois. (All brought from home.)

I washed and Recia dried but it all seemed so futile as we worked at removing the mud and dirt accumulated thus far in our adventurous trip. Taking a break from our labours, I decided to review the competition in our class. Oh my! I thought to myself as I approached a Porsche speedster; then a couple of XK 120's; a Morgan flat-rad; a TR-3; a pair of T-Birds and so on... all of which looked to me to be in showroom condition. How could they get them so clean? They must have worked all night. Returning to my "pride & joy"; I resumed my efforts, whipping out the armorall and dusting every visible surface.

After working their way through about 25 automobiles in the "sports convertible" class; three wehry judges arrived at my car, begging for a cold beer and/or a chair. I unfortunately could offer them neither. Their inspection began as three pairs of eyes scanned the results of our mid-field car wash. After several moments of silence... "May we see the engine please?" I quickly obliged. As the three of them hovered with their noses inches away from the tiny 948 cc engine, I couldn't help but notice their determination to uncover flaws. "Start her up please." As I reached into the cockpit, turned the key and tugged on the starter. The silence was broken by the humm of my little bug-eye coming to life. As one judge verified the electrical system: lights, signals, horn and wipers; another checked the exhaust for signs of poorly adjusted carbs or oil consumption. As all this went on, the third judge looked as though he was performing some sort of tribal ritual as he darted his head in and out of wheel wells and contorted his body in an attempt to wedge himself beneath my poor unsuspecting Sprite. (She will never forgive me for allowing this invasion of her vitals.) Having completed their task, they huddled a few yards away, noted their findings and were of to the next contestant.

As the day wore on my hopes began to rise when the team of judges returned a second and then a third time, methodically examining the engine and passenger compartments' detailing, bright work and body

finish. They sought information on who had performed the restoration and to what extent the automobile had been disassembled. I responded with ease by showing my step by step photo album which chronicled the entire project. They asked about the difficulty of sourcing parts and were surprised to learn that I had imported most of them from the U.K. Once again they moved away, muttering to one another, occasionally glancing back and leaving me in a state of nervous gitters.

What does one do while waiting around in the midst of a Vermont farmer's field while the judges determine their preferences? I paced! I believe that I was more relaxed awaiting the birth of our first child. As I paced; I noticed one of the judges walking toward me again, this time with a stern-looking older gentleman wearing a red ribbon "chief judge". They totally ignored me as they quickly moved about; pointing at various items but stopping at, of all things, the fuse box. Looking over his shoulder at me he uttered - may I? As he pulled a fuse from its holder and examined it. As he moved to replace it he commented "Lucas 35 amp... nice work".

As they left I could no longer contain my excitement. Now I was sure I had won something. But with all that competition I would be more than pleased to take third place. What an honour I thought. As the moments slipped away like hours the announcements of the first, second and third place winners began. Being in class 18, I had to endure the excitement of 51 victorious contestants before I learned of my own standing.

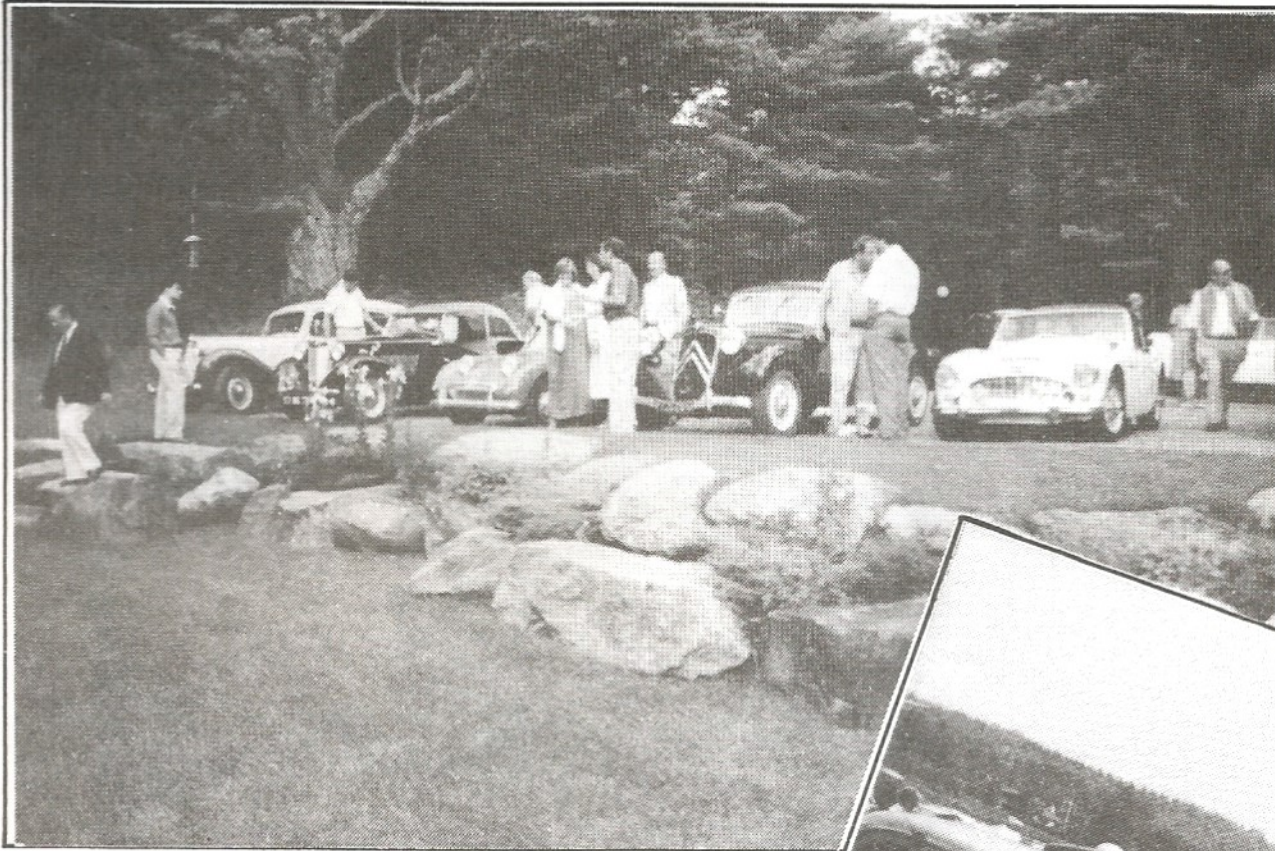
Then it happened; "the first place winner in class 18... car number 484." Oh my god it was me! I mean it was my car! Oh my!

As I manoeuvred my bug-eye to the winners circle I could not believe that this was happening. What a thrill! All that effort had paid off. The numerous hours spent and the frustrations all seemed worthwhile now.

I felt a tremendous amount of joy as a result of my experience at the Stowe concourse competition and I wanted to share this with my fellow enthusiasts. Especially those who are up to their elbows in parts, with bruised knuckles and dwindling patients. I hope that one day, you to will enjoy the fruits of your efforts.

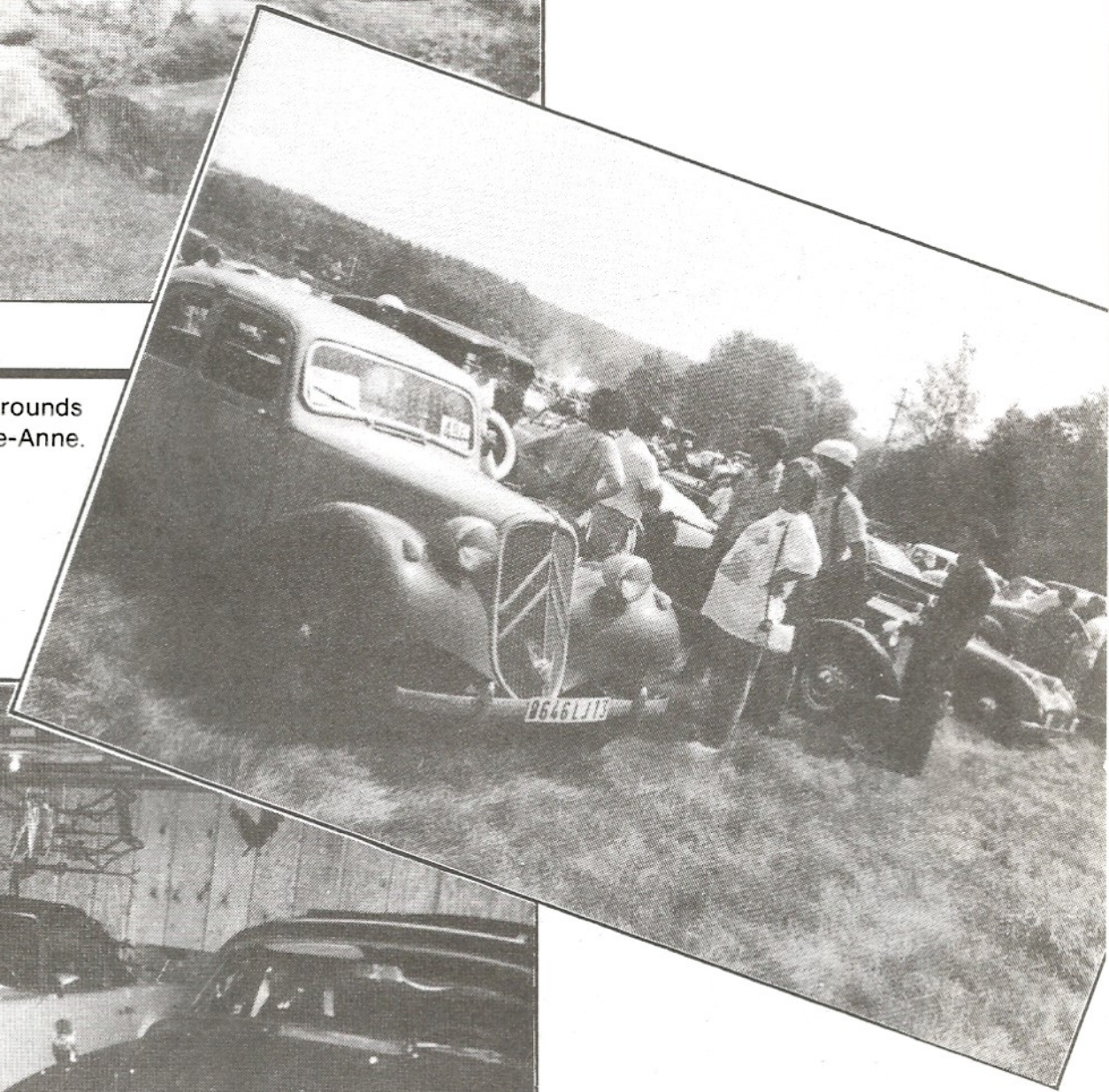
Stowe 1986

Photos by Tom Merson



Parking at the Pinskys.

Line-up of V.E.A.E. cars on the grounds under the watchfull eye of Carole-Anne.



Part of Joël Pinsky's scuderia:
Giulia Spider, 280 SL, Jaguar 340.

Recia & Tom Merson in the
prize-winning A/H Sprite.



Au pays d'Ettore

par France et Marc Bourgeois



Dimanche, le 14 septembre 1986, une pluie fine enveloppe Molsheim, pluie qui donnera le coup de départ aux vendanges. Après deux piètres années, la récolte s'annonce des plus prometteuses pour les amateurs du "Gewurztraminer".

- Et si l'on s'informait chez le viticulteur face au parc.
- As-tu remarqué les deux voitures anciennes dans la cour intérieure?
- Pardon Monsieur, le festival...?
- Ah, Monsieur, trop tard, le festival s'est terminé hier soir. Vous êtes sans doute canadiens du Québec?
- Eh oui!
- Votre accent ne saurait vous trahir. Je vous quitte pour cinq minutes car je dois compléter l'emballage d'une commande de vin. Vous pouvez admirer les voitures si vous le voulez.
- Marc, quelle sorte de voiture est-ce?
- C'est une vulgaire réplique!
- As-tu remarqué le tableau de bord en aluminium bouchonné, les pauseries. C'est sans doute une voiture d'origine.
- France, ça ne se peut pas, les originales sont toutes en musée ou conservées méticuleusement. Il faudrait être complètement cinglé pour laisser à la pluie une de ces voitures.
- Eh les canadiens, vous êtes amateurs ou collectionneurs de voitures anciennes, les grosses américaines, les Packard, Lincoln et autres.
- Non non, nous nous intéressons aux voitures européennes d'autrefois.
- Que diable! Il faut bien vivre en Amérique pour s'intéresser aux voitures européennes. Nous, nous nous intéressons aux voitures fabriquées localement. Nous sommes au pays d'Ettore Bugatti. Nous sommes Bugattistes. Chez vous, quelles voitures...
- Les voitures anglaises et quelques tractions.
- Puisque vous êtes amateurs, je vous invite à prendre le verre de l'amitié avec mes collègues Bugattistes à Mutzig à quelques kilomètres d'ici. Vous n'aurez qu'à suivre cette Bugatti pour y trouver l'endroit.

Cinq minutes plus tard, le temps nécessaire pour examiner de plus près cette magnifique Bugatti type 35A, un tour de manivelle et le bruit infernal du moteur se fait entendre. Nous courrons à notre voiture et nous tentons de prendre en file notre ami Bugattiste. Notre Renault 11 TS atteint les 100 kilomètres heure sur la départementale en direction de Mutzig que déjà cette sacrée Bugatti nous perd à l'horizon malgré une chaussée humide et glissante. Nous accélérons à nouveau sans rien y faire. Nous entrons tranquillement à Mutzig en tentant de repérer la voiture de notre viticulteur alsacien. Voilà, dans le stationnement avant d'une brasserie, la séduction de l'enthousiaste. Est-ce un rêve, un songe, une hallucination? Non, tout simplement un ramassis de plus de 35 Bugattis en état de route et pour la plupart conservées selon les plus hauts standards, une Torpedo type 30 avec habitacle en osier, quelques type 35, 35A, 35C, 37 et 51 arborant le bleu couleur à l'image de la compétition de la France, de magnifiques type 57 Stelvio, Ventoux, Atalante, un type 55 roadster carrossé par Gangloff dont un exemplaire a été vendu récemment aux enchères de Sotheby's au prix modique de 1 million de dollars, enfin plusieurs type 57 carrossés par Vanden Plas, Van Vooren, Sadutchick et Larbourdet.

L'accueil des Bugattistes fut des plus charmant. Verre à la main, nous écoutons avec une oreille attentive les doléances d'ajustement de compresseur, de freins mécaniques ou de magneto. D'autres s'affairent à examiner les listes de pneus de rechange disponibles, l'outillage frappé "Bugatti". Enfin, quelques-uns échangent certains propos de voyage, de boustifaille et de viticulture.

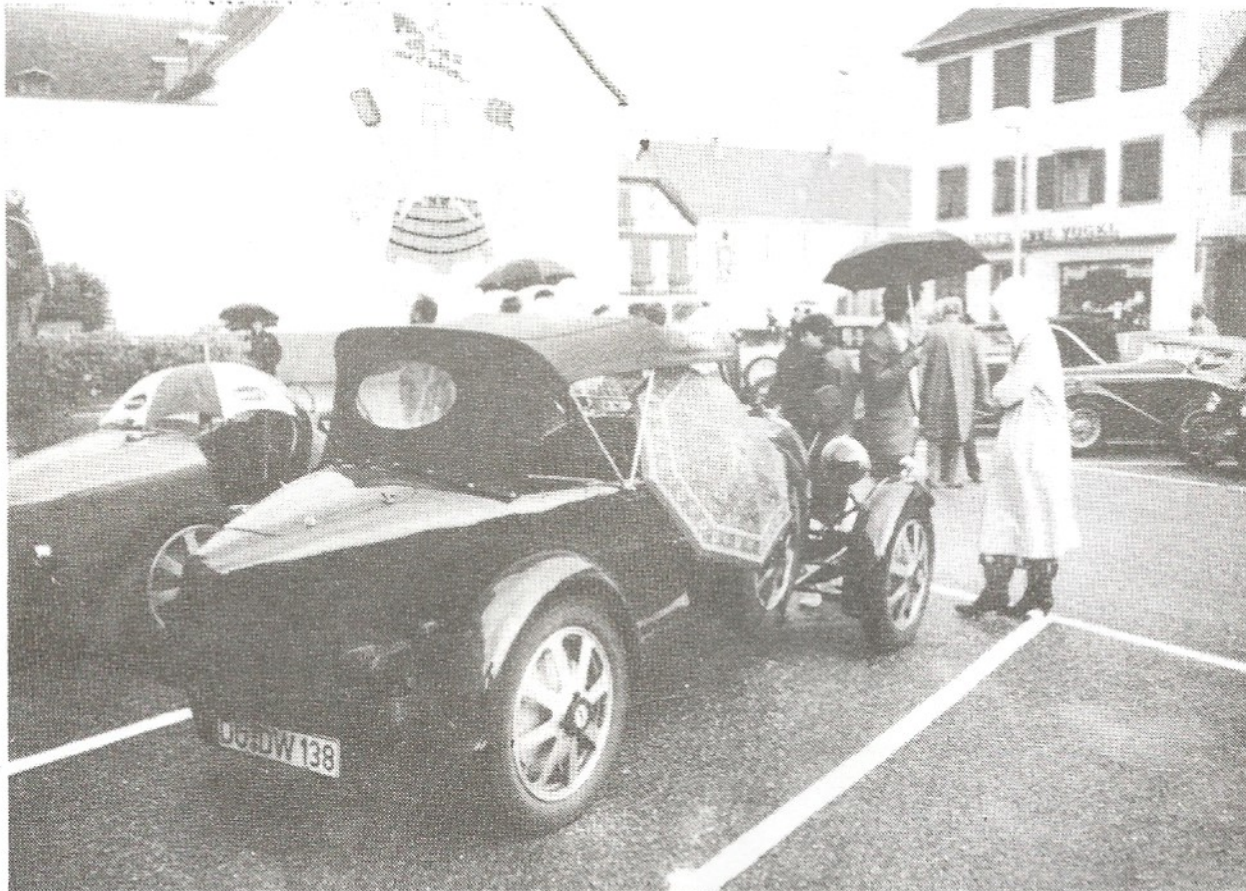
Au coup de quatorze heures, les Bugattis, les unes à la suite des autres, de leur pouvoir ou à l'aide d'une remorque, prirent le chemin du retour, direction Paris, la Belgique, la Suisse ou l'Allemagne; une magnifique type 57 Ventoux perchée sur une remorque arborant les mêmes couleurs est prise en remorque par une modeste Mercedes 300 SL, portes papillons, immatriculation du Portugal.

En quelques heures, nous étions témoins de l'animation d'une partie de la collection du Musée National de l'automobile mieux connu sous le vocable "La Collection SCH 4 IUMFF. Situé à Mulhouse, au confin méridional de l'Alsace, le "Louvre de l'industrie automobile" renferme 427 voitures automobiles auxquelles il faut ajouter des motocyclettes, des bicyclettes et des voitures à chevaux. Contrairement à ce que l'on peut penser, les 122 Bugattis ne constituent pas nécessairement les principales curiosités de ce musée et il faut y voir les magnifiques Ferraris, Masseratis, Porches, Mercedes Benz, Alfa Romeo, De Dion, Rolls Royce et j'en passe. Cette collection, qui fut gardée secrète jusqu'en 1977, est certes la plus grande d'Europe et n'a d'égale au monde que la collection de voitures américaines de William Harrah.

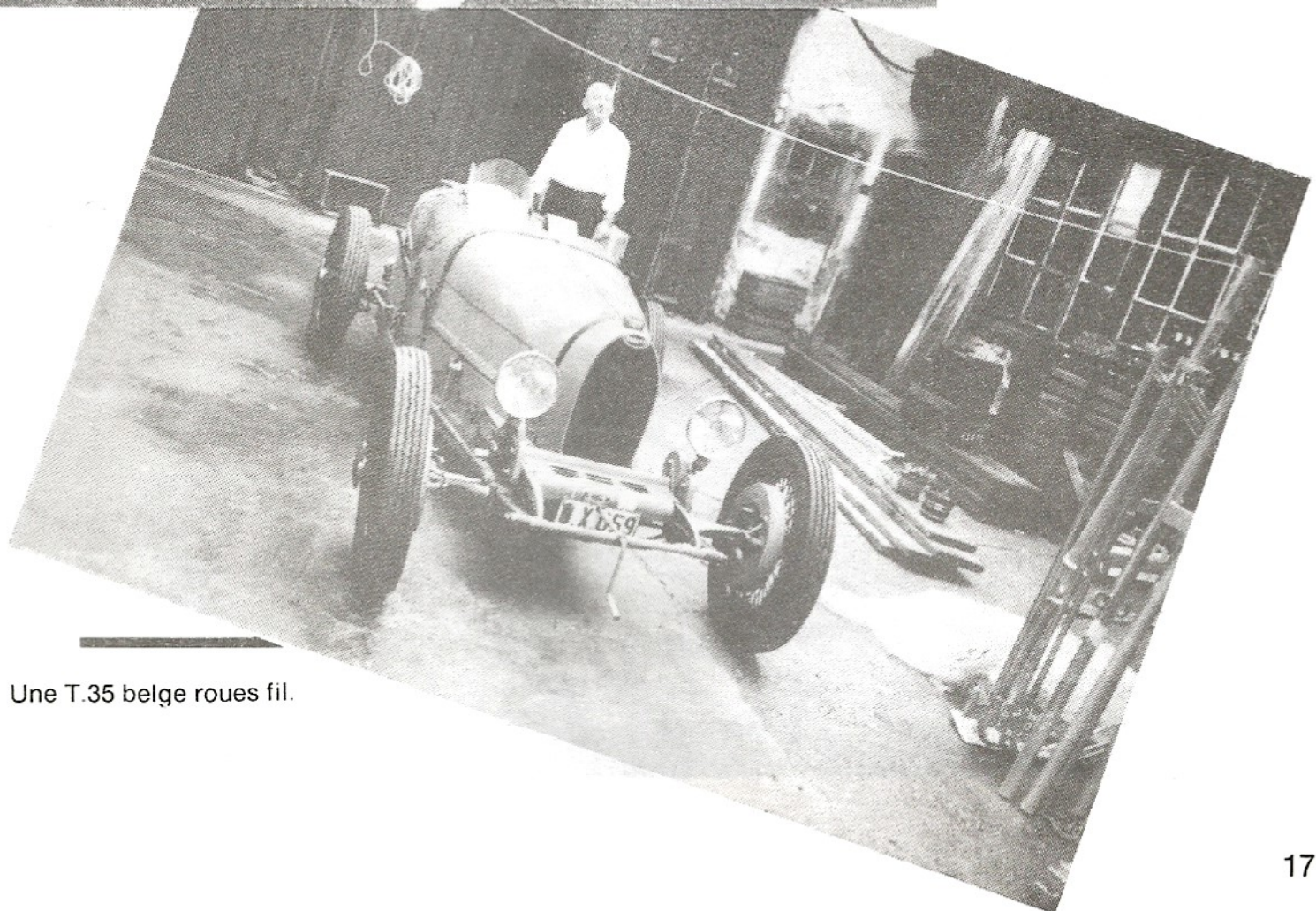
Les anciens établissements de la Filature Malmerspach S.A. ayant jadis appartenus aux frères Schlumpf abritent cette collection qui nous est présentée dans un décor des plus agréables. En effet, les voitures sont exposées en bordure de trottoirs de pavés et illuminées par des réverbères du type du Pont Alexandre III de Paris. Les pièces sont groupées par marques et sont suffisamment espacées les unes des autres pour en permettre

l'examen le plus méticuleux. Presque toutes les voitures ont été restaurées et sont, soit disant, en état de marche. Les deux Bugattis Royales, type 41, constituent les chef d'oeuvres de ce musée. Ces voitures sont munies d'un moteur 8 cylindres de 12763 c.c., développant 200 chevaux, d'un empattement de 14 pieds, dont l'une, baptisée "Coupé Napoléon", fut la voiture personnelle d'Ettore Bugatti.

Le socialisme de M. Mitterrand, dans son idéal de dénoncer et d'abolir les inégalités sociales, ira-t-il jusqu'à favoriser l'accès à la Bugatti pour tout enthousiaste? Si oui, nous virons à la gauche et nous plions bagages.



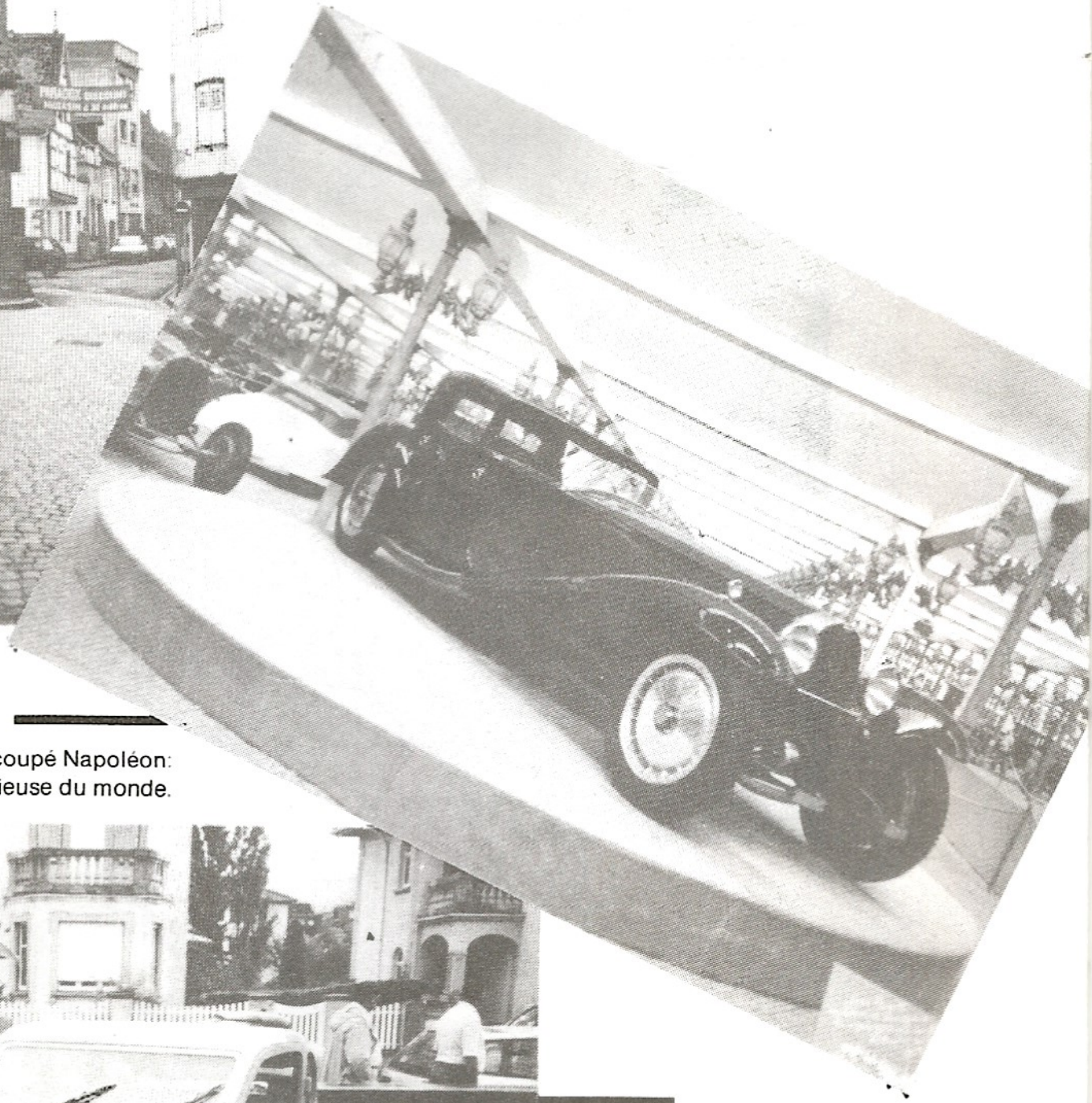
Une T.43 allemande capotée avec à sa gauche une T.35 jantes alu. et son parapluie Bugatti.



Une T.35 belge roues fil.



Festival Bugatti: ça vaut le festival de Cannes,
le festival de jazz, le festival de fest...



Le coupé Napoléon:
la voiture la plus prestigieuse du monde.



Une T.57 Coach Ventoux.

Les montgolfières

Photos Tom Merson



Les vendanges

Photos Tom Merson

P.A. Ouimet et sa boîte à pique-nique.



J.R. Boudrias mendiant un peu de nourriture.

Une famille bien nourrie et heureuse: les Kundig.

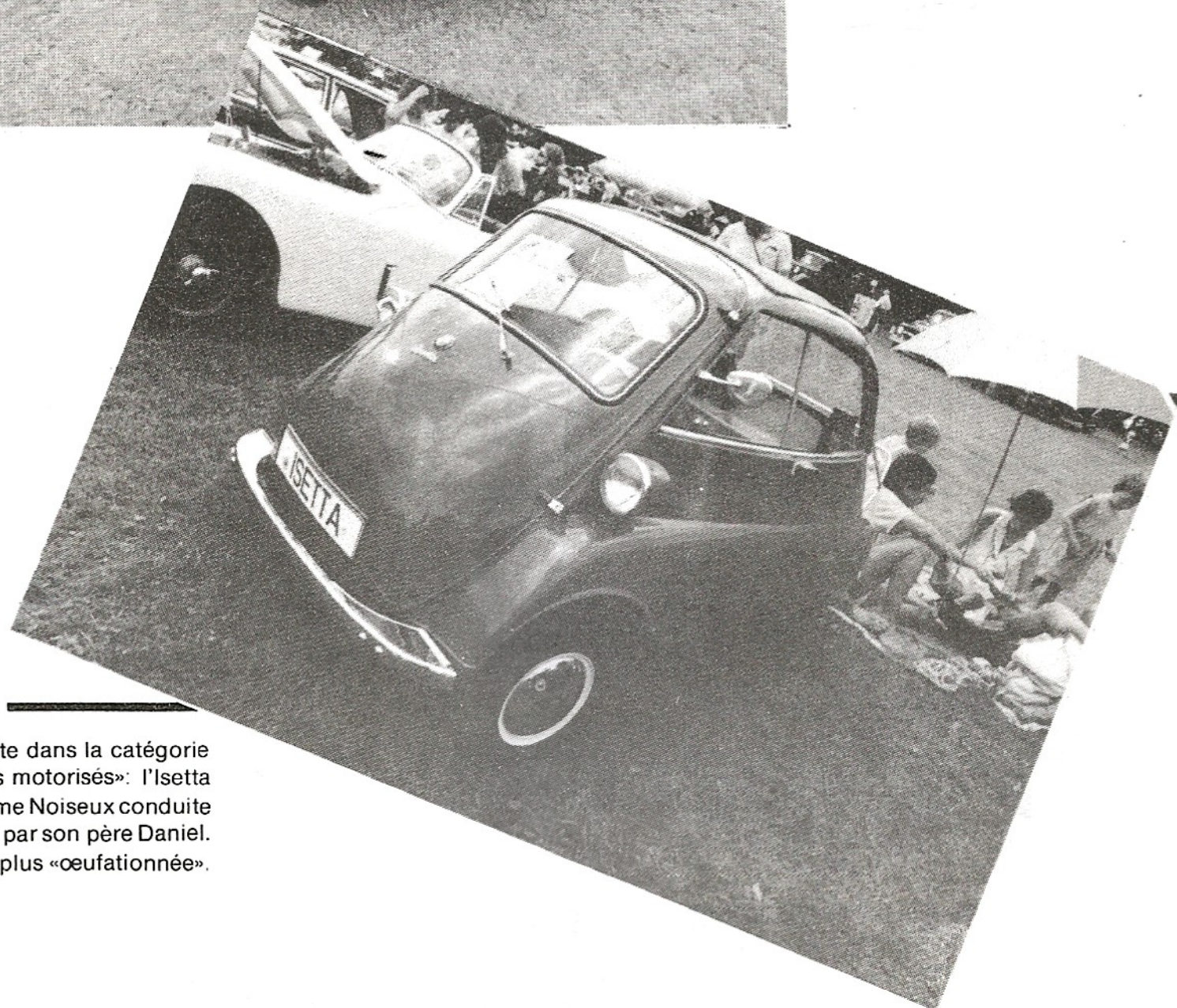


L'EVEA au concours d'élégance du VAQ

Photos Tom Merson



Notre président bien protégé
par le parapluie d'un
trac­tionniste noiset­tien.



La grande gagnante dans la catégorie
«landaus d'enfants motorisés»: l'Isetta
de Guillaume Noisieux conduite
par son père Daniel.
La voiture la plus «œufationnée».

○Batterie Universelle Ltée○

40 ANS D'EXPERIENCE DANS LA VENTE ET REPARATIONS DE BATTERIES
7920, 16^e 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.

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

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 (QUÉBEC)
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

MGB

SPITFIRE

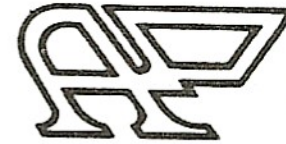
AUSTIN
MORRIS
ROVER

TRIUMPH
MG
ROVER

HILLMAN
SUNBEAM
HUMBER

VAUXHALL
ENVOY

MIDGET

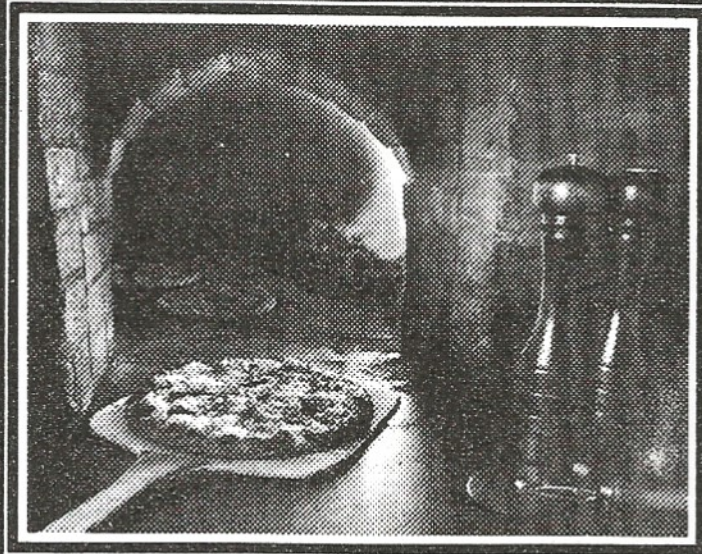


GRANDE VARIÉTÉ DE PIÈCES POUR LE MOTEUR, DE GARNITURES POUR L'INTÉRIEUR ET L'EXTÉRIEUR DE LA CARROSSERIE, AINSI QU'UN GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES

Pizzaiolle

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

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



L'AUTHENTIQUE

POLISSAGE
Rapide
inc.

BUFFING
SHOW CHROME

514-336-7958

2585 DE MINAC, 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 Mil 055-60053

651-5500
527-8995

Serge Paquette Inc.
COURTIERS D'ASSURANCES



Gilles Paquette, CDA, FIAC

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

Marché d'assurances
particulier pour
voitures anciennes

Petites annonces

PEUGEOT 403 1960. Excellente restauration de l'an passé. Jean Périssel, 18 Quai Saint-Pierre, 06400 Cannes, FRANCE. Tél.: 93-39-66-73

PEUGEOT 201 1928-29. Rare au Québec. Tél.: (418) 683-2333

AMPHICAR 1962. Tél.: (418) 459-3457.

TRIUMPH Mayflower 1950. Restaurée en 1984. Blanche, int. cuir. 69 000 km; très rare: 300 seulement fabriquées. Prix: 6500 \$.
FORD Anglia type 106E 1962. Etat original, faible km; roule très bien mais nécessite peinture; pas pourrie. Prix: 1200 \$.
OPEL Olympia 1700 Coupé 1964; modèle très rare; très saine à restaurer; complète elle roule. Prix: 1000 \$.

BORGWARD Isabelle 1959. Marque disparue, mais clubs très actifs en Europe et aux Etats-Unis; à restaurer, complète et elle roule; pas pourrie. Prix: 1000 \$.
MERCEDES-BENZ 250C 1971. Boîte manuelle, 6 cyl.; D.A. faible km; en bon état d'origine; bleue, int. skaïe beige. Tous ces prix sont en dollars CANADIENS. Vous pouvez me rejoindre par téléphone et même laisser un message sur le répondeur. Xavier Lecat, S.P.R.L.X.L. Cambre, 2174/04, boul. de la Cambre 34, 1050 Ixelles, BELGIQUE. Tél.: 011-32-2-647-73-73.

STANDARD Vanguard 1950. SD4P. 1200 \$. Tél.: (418) 889-0512

VOLKSWAGEN Beetle 1961. Peinture noire originale; très solide; 60 000 mi.; bon état de marche. Gilles. Tél.: (514) 658-4826.

EVALUATION DE VOITURES ANCIENNES. SERVICE RAPIDE ET PROFESSIONNEL D'UN (1) JOUR. Envoyez description complète, photo (retournée) et chèque de 25 \$ à Gilbert Bureau, 1772 Ducharme, Outremont, (QUEBEC), H2V 1H3.

FIAT 1913. Coupé chauffeur. Restaurée. La seule du genre en Amérique. Tél.: (514) 467-5443.

Je cherche un artisan ou un atelier capable de fabriquer un silencieux sur mesure pour une voiture de collection. Appelez Marc. Tél.: (514) 641-3726 ou (819) 378-8420.

TRIUMPH TR-3 1959. Très belle automobile. Tél.: (514) 744-4328.

MERCEDES-BENZ 280SL. En excellent état. Déjà une auto de collection! 25 000 \$ transport d'Europe INCLUS. Jean-Jacques Giardino, La Croix Rouge, Lombreuil, 45700 Villemandeur, FRANCE. Tél.: (38) 96-23-30.

PANHARD Dyna 1958. Moteur 2 cyl.; N'a jamais roulé l'hiver! Voiture rare au Québec. Mécanique parfaite. Pièces en sus. Prix à débattre. Michel Spénard, 5761 chemin Ste-Marguerite, Trois-Rivières, (QUEBEC) G8Z 4C7.

ON DEMANDE

Je cherche une MERCEDES-BENZ 280SL des années 1960-70. A restaurer si possible. Patrick Cartier, C.P. 1313, Rigaud, (QUEBEC), JOP 1P0. Tél.: (514) 451-0167.

MERCEDES-BENZ 170-V 1951. Exc. état. MERCEDES-BENZ 170S 1953. Bon état d'origine. Beaux véhicules. R. Santandreu, 124 Schubert, Châteauguay (QUEBEC) J6K 2K4. Tél.: (514) 364-6148 ou 691-1177.

A vendre ou à échanger: cartes routières des années 1920-1980. Canada et USA. Gérard Jaillet, 1037 King Street C, Santa Rosa, Californie 95404 (USA).

Remorque pour transport d'automobiles. 850 \$ seulement. Tél.: (514) 372-4859.

Rolls-Royce 1936 Shooting Brake. Bleue, moteur 6 cyl.; châssis construit à Derby, Angleterre. Livrée à l'origine chez Frank Dale Ltée, Sloane Square, Londres. Aucune trace de rouille; carr. nécessite un peu de restauration. Pièce extrêmement rare!!! Votre chance peut-être? Jacky Vandembroucke, tél.: (514) 658-6146.

VAUXHALL 1960. SD4P; 42 000 mi., n'a roulé que durant 2 hivers; c'était la "secondé" voiture de la maison. 2500 \$ ou à discuter. Denise ou T. Charbonneau, 7 rue du Tour du lac, Ste-Agathe-des-Monts, (QUEBEC), J8C 1A6. Tél.: (819) 326-2491 ou 326-6115.

BENTLEY S-2 1960. Automobile classique. Etat impeccable; couleur: gris pâle et gris-vert foncé. Deuxième propriétaire. Particulier, 29 500 \$. Acheteurs sérieux SVP! Tél.: (514) 672-6575.

AUSTIN-HEALEY Sprite MK III entièrement restauré; 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.

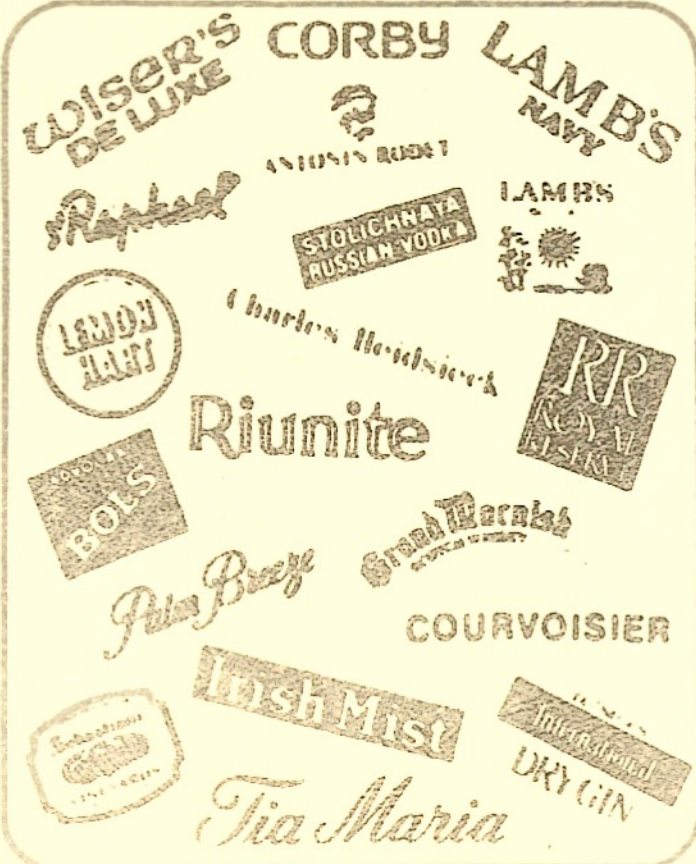
AUSTIN-HEALEY 3000 MkIII 1965. Superbe voiture! Gilles Desroches. Tél.: (514) 737-9392.


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

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

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 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

