



# Autosiaaste

Vol. 13

no 1

Membre



Member

Mars March 1987



1962-1987



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. 13  
no 1



Mars March 1987

## Sommaire — Contents

Editorial .....	page 2
Obituary .....	page 3
Ramblings/Potinage .....	page 4
Treasure Unearthed .....	page 7
Rapport du président .....	page 8
Treasurer's Report .....	page 12
Road Test: MGB 1962 .....	page 14
Winter Frolic .....	page 18
Alain Chaix chez Corby's .....	page 20
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.

---

## Éditorial

par Marc Bourgeois



Il y aura bientôt plus de dix ans que notre revue trimestrielle l'Autosiate est publiée grâce à la collaboration de Pierre André Quimet et, plus particulièrement, celle de Gilles Desroches qui depuis quelques années en a assumé l'entière responsabilité.

Réaliser une telle publication n'est pas chose facile d'autant plus qu'elle suppose une obligation continue et répétitive.

Arrêtons-nous quelques instants sur les éléments qui doivent être considérés et sur les tâches qui doivent être accomplies aux fins de parfaire une édition de notre journal. Chaque numéro nécessite vingt-huit pages et ce en plus des quatre pages couvertures. Si l'on extrait le sommaire et l'espace réservée aux annonceurs, il en reste vingt-cinq pages de texte et de photos à combler de façon inédite. Substance en main, le journal doit par la suite prendre forme; il faut alors consacrer de nombreuses heures à la retranscription du matériel, au lettrage des articles, à la sélection des photos qui dans certains cas seront agrandie ou réduites, à la mise en page et photocomposition, et finalement, à la préparation d'une épreuve. Suite à l'impression et à l'assemblage, l'Autosiate sera prêt pour une distribution par la poste à ses lecteurs et annonceurs.

Le travail le plus fastidieux demeure le recrutement du matériel et faute d'avoir en main des articles de la part des membres ou autres intéressés, l'éditeur n'a alors d'autre choix que de repiquer du contenu de d'autres parutions. Certes il peut être intéressant de relire un "Road test" publié il y a déjà vingt-cinq ans dans le mensuel "Road & Track" mais il demeure que nous sommes plus captivés par des reportages ou des nouvelles concernant nos membres, nos voitures et notre club. Bref, nous souhaitons avoir une revue à notre image; une revue qui nous est personnelle.

En novembre dernier, notre collègue atteignait, pour une première fois dans l'histoire, l'objectif de publier un Autosiate d'une originalité intégrale sans avoir recours au "plagiat" puisqu'il faut l'appeler par son nom. Voilà un tour de force. Il faut également souligner l'apport matériel de Gilles Desroches et de Richard Boudrias à la diffusion de notre publication. En raison de leurs contacts dans le milieu de l'édition et de l'impression, nous sommes en mesure de publier

cent copies d'un numéro de l'Autosiate à un prix inférieur à 200\$, conditions que nous jugeons des plus avantageuses. De plus, les membres du conseil d'administration offrent leur patronage en souscrivant eux-mêmes ou en recrutant des commandites aux fins de défrayer les coûts d'impression.

Qui parmi nous voudrait relever le défi et assumer le fardeau. Suite au retrait de Gilles Desrochers le poste d'éditeur de l'Autosiate demeure ouvert et les suggestions de tous sont invitées.

Gilles, nous te remercions et te félicitons pour ce travail magnifiquement accompli et nous souhaitons que le contenu de cet éditorial n'aura pas pour effet de décourager la relève mais plutôt d'attester l'immensité de ton dévouement passé aux affaires de notre club.

---

## Obituary

---

We regret the passing away of John Roman in December 1986 after a brief illness. Prior to moving to Alberta a couple years ago, John Roman had been a long standing member of our club. Being a BMW buff, John owned a 507 roadster in pristine condition which has been the topic of several automobile publications.

To John's family and friends, we express our deepest sympathy.



---

## Ramblings/Potinage

---

Michel Denis vient tout juste d'ajouter à sa collection de Citroëns une magnifique DS-21 Chapron décapotable, grise métallisée avec sellerie noire. Verrons-nous bientôt une Rosalie compléter la gamme.

-----

John Lumsden was recently promoted to the senior position of Vice-President of John' Labatt Co. Ltd and will regretfully be stationed in Toronto. Plans are for John, Majorie and son Kim to move out of Pierrefonds in late spring and to bring along the TC in tow to the Mercedes Benz 280 SL with all other personal belongings. We hate to see so good friends go but we are counting on a new promotion for John that will bring the whole family back to the Montreal area. In the meantime, we will all stand a good chance to come first at rally events.

-----

Gilles Desroches a récemment vendu cette Austin Healy MKIII dotée d'un système de freinage avant comparable, dit-on, à celui de l'ABS. Vente conclue à l'exportation grâce aux petites annonces de l'Autosiate, cette voiture arborera dorénavant les couleurs de la Suisse. Serions-nous en présence d'un concours de circonstances ou du résultat d'une planification fiscale des plus astucieuses. Seul Gilles pourra nous le confesser.

-----

Everything seems to be on the quiet side at the vintage car commune on Christophe Colomb. Ron Cook, Richard Boudrias, Jack Keery, Jean Pierre Lafortune, Billy Israel and friends have bunched together to set up a garage with all repair facilities and storage capacity for fifteen cars. Twenty-five gallons of solvent were also purchased to clean up oil drippings by this spring.

-----

René Kundig occupe ses moments de loisir à remonter une traction IIB légère acquise en pièces détachées au cours de l'automne dernier. Travail complété, notre ami, tout comme les autres adeptes de la marque au sein de notre club, sera certes un enthousiaste des plus chevronnés. Yes it does exists. For more than two of three years now, we have heard Jean Pierre Lafortune talk about his MGTD being in the process of a

complete restoration. Jean Pierre' TD has been beautifully restored, appears to be complete and can be seen at the "Christophe Colomb commune". But does it run!

---

Richard Boudrias a complètement mis à nu sa traction avant pour une nouvelle peinture. Le choix de couleur a été très pénible et Richard a voulu respecter le caractère deux tons de la voiture qui lui a toujours valu son charme. Après avoir songé à orange sur fond brun, vert sur fond bleu, noir sur fond rose, Richard s'est finalement arrêté à gris souris sur fond gris éléphant. Paradoxal vous direz, attendons de voir le résultat lors d'une prochaine sortie.

---

Daniel Noiseux has finally sold his orange red Jaquar 150 of a model that was found highly controversial. The intended purchaser of the car, after having made an enquiry at the Jaquar Registry, found out to Daniel' astonishment that the car was originally a roadster and had been converted into a coupe by a local body shop. What a shame for a purist. Are we sure now that Daniel's Isotta is not a trike!

---

Jack Keery travaille activement à la restauration d'une Morgan Plus Four, quatre places, et qui a été laissée à l'abandon pendant plus de 12 ans par son propriétaire original. D'apparence extérieure, la voiture semblait saine mais, au démontage, que de surprises. Reconnaisant le souci du détail et de la perfection de Jack, nous sommes assurés que la Moggie fera, lorsqu'elle prendra la route, l'envie de plusieurs de nos membres et mêmes de nos membres tractionnistes.

---

We are pleased to announce that our good friend and member MARIO BOIES has been recently appointed distributor for MOSS MOTORS of California and will make available to all British car enthusiasts a good supply of MG, Triumph and Jaguar car parts and accessories at decent prices. Please pationnize Mario who has been for so many years an advertiser in the Authosiast and a member of our club.

Plusieurs d'entre nous ont certes regardé avec intérêt la série télévisée intitulée "Laurier"; quel fut notre étonnement de voir le personnage légendaire rouler une magnifique Fiat 1912 "Town Car" avec chauffeur qui était nul autre que notre bon ami Serge Boissonneault. Bien que l'on puisse exprimer un doute quant à la diffusion au Canada des produits Fiat au début du siècle, le style de voiture et la barbiche de son chauffeur semblaient bien de l'époque et tout à fait dans la note.

---

Paul Dorval is very busy restoring partially his 1936 Rolls Royce and it has been said that all interior wood appointments have suffered sanding and more than 12 coats of varnish or laquer sprayed by an Albany N.Y. wood specialist. Sunglasses will certainly be a prerequisite while touring in this beautiful drop head coupe.

---

Put-put-put La Pizzaiolle! Daniel Noiseux songe sérieusement à offrir à sa clientèle un service de livraison en utilisant comme véhicules nulles autres que des 2 cv fourgonnettes. "Stunt" promotionnel ingénieux, mais que de problèmes de logistique à résoudre. Il faudra déterminer le coefficient de refroidissement d'une pizza par rapport à la lenteur du véhicule moyennant le rayon du territoire desservi. Egalement, des conditions pénibles de travail sont à craindre pour les livreurs.

---

Jack Keery et Marc Bourgeois se sont bien amusés à faire la rédaction de ce numéro de l'Autosiate. Des rumeurs circulent à l'effet que l'un des deux convoiterait le poste d'éditeur de l'Autosiate. Pour un premier numéro, c'est une réussite qui mérite des félicitations. Seul l'auteur de cette chronique n'ose diffuser son nom par crainte de poursuite en libelle.

---

Il nous fait plaisir de souhaiter la bienvenue à un nouveau membre:

Jean-Noël Lanctôt (Françoise)

propriétaire d'une prestigieuse

1928 Rolls Royce P-1 Limousine

---

Dernière heure: La Fédération québécoise des véhicules anciens existe toujours, et lors de sa dernière réunion du 21 janvier 1987, notre ami Gilbert Bureau a été élu président alors que le sympathique René Kundig occupe le poste de trésorier.



---

## Treasure Unearthed

by Jack Keery

This title and byline is misleading because the treasure was not unearthed by Jack Keery. It was in fact our noted treasure hunter Marc Bourgeois who also doubles as our President that happened to stumble across a 1952 Plus 4/4 seater Flat Rad Morgan at a VAG Concours d'Elegance. Not really the car per se, but the owner of same, one Ms. Soulanges who, while pointing at his own beloved Morgan, casually mentioned to him that "Gee, I've had one of those in my garage for the last 15 years." Whereupon, Marc proceeded to wangle an invitation to view this treasure, and after determining that the current owner's sentimental attachment to her vehicle could be broken through the judicious use of a few sentimental dollars, set out to find a club member other than himself who could give this unrestored waif a new home.

Now most VEAE members know that I built a small garage cum workshop on my home last year, thus like them, Marc knew I had space to work on the car. Leaning on my charitable inclinations, I agreed to take the car from Ms. Soulanges and give it a home. In a few words, I can describe the car as being complete.....complete disaster. It requires a total frameup restoration and replacement, but when it's finished, the Club will have a most beautiful addition to its roster. For those interested, and by the Editor's leave, I shall contribute regular updates on the progress Marc's "Treasure Unearthed" makes chez Garage Keery via this worthy publication. A bientot.



# Rapport du président

par Marc Bourgeois

---

## President's Report

by Marc Bourgeois

Chers amis,

Notre club semble avoir sombré dans une profonde hibernation depuis le 21 novembre 1986, date de la tenue de notre rituel "Beaujolais Nouveau", mais, soyez rassurés, notre conseil d'administration n'a souffert d'aucune léthargie. Jadis, nous avions l'habitude de tenir notre activité de "vins et fromages" en décembre et une soirée de cinéma en février, ce qui avait pour effet de maintenir un contact avec tous nos membres durant l'hiver.

Après mures réflexions, nous avons jugé préférable de devancer la date de notre périple annuel chez Corby's pour s'éloigner le plus possible de la période achalandée des fêtes et inviter une plus grande participation de nos membres. Notre initiative a certes apporté ses fruits puisque plus de quarante-cinq personnes sont venues s'abreuver des délices de la vigne et savourer quelques fromages bien affinés. Il va sans dire que le clou de cette soirée fut la conférence du célèbre globe-trotteur Alain Chaix qui roule le globe en Citroën 2CV. Bien que ce fut là un coup monté de nos tractionnistes, il faut admettre que le débit et les diapositives de notre conférencier étaient des plus intéressants. Nous entendons répéter ce genre d'activité et nous tenons à remercier notre collègue Gérard Maltais pour son hospitalité et sa générosité à notre égard.

We have had no choice but to cancel the "cinema night" for the reason that Automobilia films of interest are no longer available. Our calendar of events for 1986 has been plagued by poor weather conditions and, consequently, some activities were not held or received a poor attendance by our members. The Economy Run saw only ten participants, the popular outing at Guy Gilbert's farm was cancelled, an amphicar was more appropriate than a TD at the Stowe Weekend, and finally, snow tires and chains were a prerequisite for the Beaujolais Nouveau. Members were certainly deceived by the weatherman, but we shall also think of the disappointment of the directors who devoted their benevolent time in setting up these activities.

Nous avons effectué certains changements au calendrier des activités par souci de renouveau et de fournir une plus grande participation de nos membres. Nous envisageons de mettre sur pied une excursion à Ottawa au moment où les tulipes seront en pleine floraison et nous anticipons faire de cette visite une activité qui saura répondre aux goûts de nos membres, de leur famille et amis. Après avoir expérimenté durant trois ans un levé matinal, la fraîcheur de l'aube, quelques heures d'attente et un petit déjeuner fruqal, nous avons décidé, d'un commun accord, d'éliminer les montgolfières.

Aux fins de déterminer le choix de nos activités, votre conseil a toujours retenu les critères de sélection suivants: utilisation des voitures à des fins de compétition ou non, le coût de participation, l'intérêt familial, la distance à parcourir et le site, l'intérêt et enfin le renouveau. Réunir un ensemble de ces critères n'est pas toujours chose facile et nous songeons à effectuer un sondage auprès de nos membres; d'ici à ce qu'un tel sondage soit mis sur pied, nous invitons avec empressement toute suggestion. Depuis plus de deux ans, nous sommes en négociation avec l'organisation du Grand Prix de Montréal en vue de la participation de notre club à cet évènement d'intérêt national; nous demeurons confiants de trouver toutes les solutions aux problèmes techniques d'ici quelques mois et qu'une telle activité, non seulement offrira une dimension nouvelle à notre club mais soulèvera également un grand enthousiasme chez nos membres.

During the three preceding years, the club's membership has increased steadily due to an aggressive canvassing program undertaken by your directors; for the past year or so, it appears that the membership has reached the plateau of seventy-one members and new members are only filling the attrition needs of the membership. Our goal has been and shall continue to be 100 members for the sake of increasing attendance and adding operating funds to the club. Your directors intend to renew all endeavours to reach such goal.

You will note from the reading of the financial statements for the fiscal year ended in December 1986 that income and expenses have been matched, a goal which shall be achieved for accounting purposes. But we shall underline that if it had not been for the generous contribution of some members of the board, our club would have earned a deficit or curtailed its operations. Postal rates, expenses relating to the publication of the Autosiaste are continuously increasing while the annual membership fee

of 30\$ cannot presently be increased. If the membership is levelled at 70 members more or less, your directors are left with seeking additional advertising revenues for the Autosiaste and asking for voluntary contributions at certain activities in order to fund the added costs of running the club.

En mot concernant l'Autosiaste. Vous avez sans doute remarqué que la dernière édition de notre journal publiée en novembre ne comportait que des articles ou du matériel fourni par les membres. Gilles Desroches, notre dévoué éditeur, a finalement atteint son but et l'on doit l'en féliciter. Une édition de notre journal d'une originalité intégrale et sans recours au repiquage est un tour de force. En novembre dernier, Gilles Desroches nous soumettait sa démission à titre d'éditeur de notre journal et c'est à regret que nous n'avons eu d'autre choix que de l'accepter. Aucun remplaçant ou bénévole n'étant en vue, votre conseil a donc décidé de confier cette responsabilité, pour le moment, à l'ensemble des administrateurs qui, par groupes de deux, assumeront la publication de chacun des numéros.

Notwithstanding a stagnant membership, a limited income and a journal without an editor, our club is still going strong and continues to be the envy of members of other vintage car clubs. Several attempts have been made to consolidate our club with others but your directors have always shoved back such moves. Discussing with car buffs of other clubs, the VEAÉ appears to be the pride of other car clubs not only by reasons of its activities and of the Autosiaste but for the spirit and the enthusiasm of our members. It seems that we are less concerned by "concours d'élégance" than by the roadability of our cars. Also, even though we are always striving to get the cars out, we shall confess that our club has by far better turnouts for its activities.

Constatant que la situation et les affaires du club sont bien en main et après avoir agi en tant que membre de l'exécutif depuis plus de quatre ans, j'informais récemment le conseil d'administration que je ne sollicitais pas le renouvellement de mon mandat de président pour l'année en cours. Nous devons tous être conscients que l'apport à la direction d'un organisme comme le nôtre doit consister particulièrement du renouveau et de l'enthousiasme à réaliser certains objectifs. Après un certain nombre d'années, il est certes difficile d'offrir du renouveau et, par le fait même, l'enthousiasme y perd toujours quelque peu. Nous

n'avons qu'à songer quelques instants aux "Management Shuffling" périodiques de nos grandes entreprises et aux remaniements de nos gouvernements. Une nouvelle direction, de nouvelles idées, de nouveaux objectifs et un nouvel entrain assurera la prédominance de notre club dans le milieu.

Une telle décision ne sous-entend pas que je me désintéresse pour autant des affaires du club; j'entends continuer à acquitter les mandats que votre nouveau conseil d'administration voudra me déléguer et, particulièrement, de certains projets spéciaux auxquels nos administrateurs ont songé dans le passé mais qui sont demeurés non réalisés faute de temps.

Enthousiastes des Voitures Européennes d'Autrefois est beaucoup plus qu'un regroupement d'amateurs quelque peu fanatiques des voitures d'époque d'outre-mer. Pour plusieurs d'entre nous, il s'agit plutôt d'un générateur de liens amicaux hors de notre milieu ambiant. A une époque de la vie, il devient difficile de développer de nouvelles amitiés hors de notre milieu social traditionnel, de notre milieu de travail et du milieu des affaires, et seule une activité que l'on qualifie souvent improprement de "passe-temps" peut palier à cette carence. La confrèrerie que nous offre notre club est certes un excellent palliatif à la vie trépidante que nous vivons tous et j'entends continuer d'y adhérer.

Je remercie tous les membres du conseil d'administration du support et du dévouement qu'ils ont toujours manifestés à l'endroit de notre organisme sans quoi la survie de ce dernier n'aurait pu être assurée. Nombre d'heures ont été consacrées bénévolement et bien souvent au détriment de d'autres priorités. Je remercie également tous les membres de la confiance qu'ils m'ont témoignée. C'est avec beaucoup d'entrain et d'appréhension que nous nous dirigeons vers la saison estivale, l'appréhension du premier tour de manivelle, d'une pompe à essence ficée, d'une nappe d'huile vis-à-vis un joint d'étanchéité...etc.

A bientôt

# Treasurer's Report

by Jack Keery



ENTHUSIASTES DES VOITURES EUROPEENNES D'AUTREFOIS  
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

---

## Statement of Revenue and Expense for the year ended December 31, 1986

### REVENUE

	<u>1986</u>	<u>1985</u>
Annual dues	\$ 2,250.00	\$ 2,350.00
Badges	45.00	90.00
Activities	2,057.75	2,230.50
Interest (Note 1)	325.71	310.86
Advertising	600.00	60.00
Miscellaneous	35.00	100.00
	<u>\$ 5,313.46</u>	<u>\$ 5,141.36</u>

### EXPENSES

Activities	\$ 3,266.52	\$ 3,152.52
Administration	564.36	253.29
Autosiaste/Bulletins	1,026.26	959.30
Badges	30.00	60.00
Miscellaneous	135.00	278.50
	<u>\$ 5,022.14</u>	<u>\$ 4,703.61</u>
Excess of revenue over expense	291.32	437.75
Surplus, beginning of year	5,139.69	4,701.94
	<u>-----</u>	<u>-----</u>
Surplus, end of year	\$ 5,431.01	\$ 5,139.69

ENTHOUSIASTES DES VOITURES EUROPEENNES D'AUTREFOIS  
 VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

---

Balance Sheet as at  
 December 31, 1986

---

A S S E T S

	<u>1986</u>	<u>1985</u>
Cash	\$ 2,169.34	\$ 1,983.02
Accounts Receivable (Note 2)	135.00	0
Accrued interest Receivable	156.67	156.67
Guaranteed Investment Certificate (Maturing April 24, 1987)	2,000.00	2,000.00
Club Badges (97 @ \$ 10)	970.00	1,000.00
	<u>-----</u>	<u>-----</u>
	\$ 5,431.01	\$ 5,139.69
	*****	*****

L I A B I L I T I E S   A N D   S U R P L U S

Surplus	\$ 5,431.01	\$ 5,139.69
	<u>-----</u>	<u>-----</u>
	\$ 5,431.01	\$ 5,139.69
	*****	*****

\*\*\*\*\*  
 Note to Financial Statements  
 for the year ended December 31, 1986

1. Interest Income

The amounts include an amount of \$ 156.67 of accrued interest income for the period May 1 to December 31, 1986 payable on the Investment Certificate on April 24, 1987.

2. Accounts Receivable

The amounts include an amount of \$ 135.00 of accrued receivable revenue from two L'Autosiate advertisers for advertising provided in 1986 but not yet paid.



### *Civilization has come to Abingdon-on-Thames*

**MG** THE LOUDEST WAILES in the land were heard back in 1955 when MG made two shattering announcements:

1) the semi-classic TF was being dropped in favor of aerodynamics, and 2) the sturdy XPEG engine was to be replaced by an Austin "B" type. The body change was inevitable and was expected, we think, by most MG owners.

But for 7 years the streamlined MG-A consistently broke all previous sales records and proved in competition that it was faster and at least as durable as any of the good old T-series.

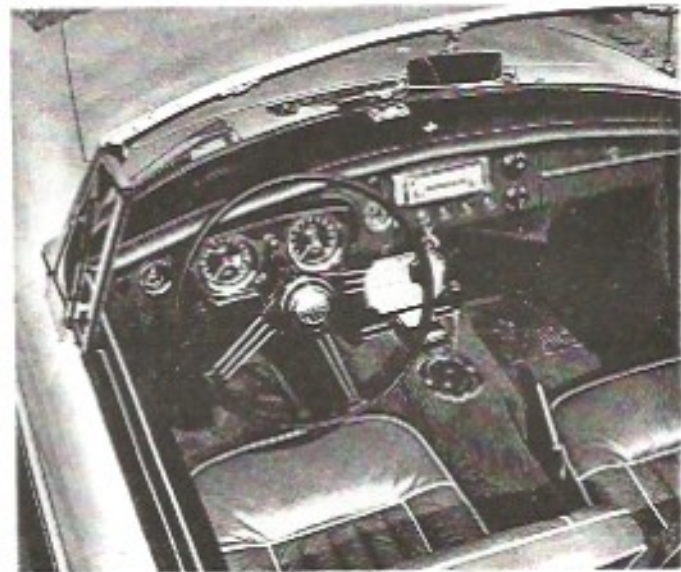
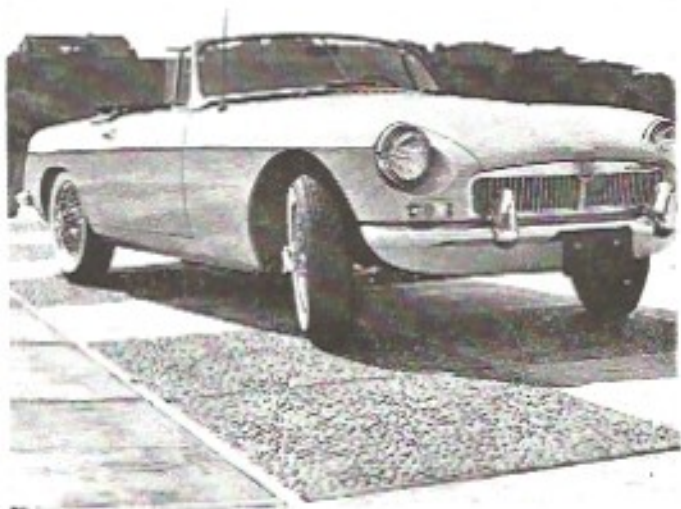
The new "B" isn't quite as much of a change as the "A" and no wails have been heard around our office. Our styling experts (who really are) never had much good to say about the lines of the A. It was "corny, out-of-date in 1955, had poor surface development, etc." But there's no complaint over the fresh new look for the B. The worst we heard was that it's good but not very advanced or exciting. Perhaps this is true if you're comparing it to, say, an Avanti, but everyone on our staff was enthusiastic over the appearance of the B, consultants notwithstanding.

Our enthusiasm did not wane during 700 miles of driving. In fact, it grew stronger, and frankly this is the first British car in several years which created no arguments among the staff—even the Italian and German sports car owners forgot their private battle and admitted they liked to drive this new English job.

The ride seems to be unchanged and this is both a fault and a virtue. There's no doubt about it, the ride begins to feel firm after an hour or two, yet it is this taut feel which gives the car its typical good handling in sharp corners or in fast bends. The steering characteristic is very close to being neutral at all times and when we weighed the car with full tank and driver aboard we found out why. The front wheels carried 1130 lb, the rears carried 1130 lb. (Actual curb weight was 2080 lb with wire wheels and radio.) The steering ratio is just a fraction slower and, we think, the better for it. The feel was a little less trigger-happy and more relaxing at high speed (2.9 turns lock to lock; formerly 2.6).

The larger 1796-cc engine feels happier too. Though the axle ratio has been dropped from 4.100 to 3.909 the new 14-in.





wheels negate any effect and 33-40 engine revs are churning at 60 mph. Still, the engine seems smoother and quieter than the 1622-cc unit we tested two years ago. Part of this improvement may be attributable to the slightly lower compression ratio but we believe more efficient silencing is a more important factor. The 4 cylinders run like clockwork up to about 4000 rpm—above that there is a harsher note—but no vibration all the way up to the red line at 5500 rpm.

Performance recorded during the acceleration tests needs no apology—the B goes fractionally better than the A Mark II but there are only 4 more horses and the larger engine is obviously detuned slightly because an 11% increase in piston displacement gives only 4.5% more power. This may also be a factor in the smoother running mentioned earlier.

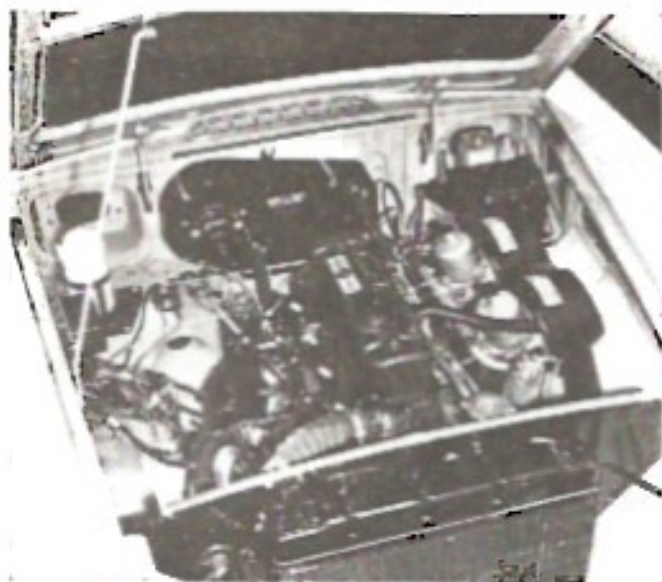
Incidentally, during the test runs it was very hot and the engine was barely broken in. We used 5500-5600 rpm as an absolute limit though 6000 can be used occasionally and such a speed would probably knock a tenth or two off the times we recorded. At any rate, and despite the above, the engine temperature never went above 170° F and at steady cruising

the needle held 160-165° F, during both day and night.

Fuel consumption worked out at 24 mpg around town and averaged 27 mpg on one 300-mile trip—a trip that was about evenly divided between slow traffic and fast freeway driving.

A big improvement was noted in the transmission. The A-types had good but rather stubborn synchronizers. The B, even with very few miles on it, shifted perfectly and noticeably easier. The shift lever seems to be a little higher than before—or actually the seats are just a little lower. A really worthwhile cockpit change comes via the new unit-construction which dispenses with the frame. There is, at last, ample pedal spacing for the average American shoe (foot?). The clutch and brake pedal pads are a little small (1.75 in. wide) but are spaced on 4.7-in. centers. Biggest improvement is accelerator pedal room—the space between the tunnel and the edge of the brake pad measures 6.1 in. The pedals didn't satisfy some of our drivers; either the brake was too high or the accelerator too low; in any case it was impossible to heel-and-toe, which is unfortunate but could easily be corrected.

The disc/drum brakes were absolutely without fault and des



*Removable hardtop will be available soon. Dished floor would allow inversion of spare, increasing luggage space.*



## MG-B 1800

there being no booster the pedal pressure was very moderate. Furthermore, there were no signs of some of the faults we often encounter. The action was progressive and produced no lurching as the car came to a dead stop. Of course, there is no fade either and we were surprised at finding none of the disc brake squeal which is all too common. The handbrake was adequate though it has a very short travel.


The instruments look to be the same but there is a cowl over the speedo and tach. The seats are now much better contoured and we got a surprise when we moved them all the way back. An average-height driver couldn't reach the pedals at all from this position and the critical pedal to seat back dimension is the longest we've ever encountered; 45.0 in. to the last hole setting and an inch more available past the last latching point. Two 6 ft 4 types did not need the seat all the way back and they still had headroom. Behind the seats is a carpeted shelf upon which an average size adult or two children can perch without too much discomfort.

The new doors measure 36.5 in. wide, making it easier to

get into the car. The top isn't quite so convenient. It folds neatly and flush into the well but the number of hinge points and top bows is confusing and it's easy to get pinched in the process. The wind-up windows (for the first time) are a great boon. They fit well, crank up or down with just over 2 turns and had a tendency to rattle on rough roads.

Our test car had a heater but there was no opportunity to use it. We were impressed with its neat and accessible installation with the business part on a shelf just behind the engine. The entire engine compartment is also well planned and the only tight spot we could find was the steering shaft coupling (at the pinion) where dual exhaust pipes, engine mounts, etc., preclude even finding it—let alone working on it.

Moving back to the rear, the higher rear fenders should give more trunk space, but volume is still skimpy and marred by the spare wheel and tire being smack in the middle. Our thinking is that the gas tank really should go somewhere else (maybe in the fender skirts like a Jaguar Mk X) and at least the wire wheel could be flopped over for more room.

Our test car was a very early production model and yet, when we went over every square inch, the quality of workmanship and lack of flaws were remarkable. This is the best engineered, the best put-together MG we've ever seen. 



## ROAD TEST

# MG-B 1800



SCALE: 1/4" = 1" (approx)

### DIMENSIONS

Wheelbase, in.	91.0
Tread, f and r.	49.2
Over-all length, in.	153.2
width	58.9
height	49.4
equivalent vol, cu ft.	262
Frontal area, sq ft.	18.4
Ground clearance, in.	4.2
Steering ratio, o/a	n.a.
turns, lock to lock	2.9
turning circle, ft.	32.0
Hip room, front.	2 x 18.5
Hip room, rear.	n.a.
Pedal to seat back	45.0
Floor to ground.	9.1

### CALCULATED DATA

Lb/hp (test wt)	25.6
Cu ft/ton mile	88.4
Mph/1000 rpm (4th)	17.9
Engine revs/mile	3340
Piston travel, ft/mile	1950
Rpm @ 2500 ft/min.	4290
equivalent mph	77.0
R&T wear index	63.1

### SPECIFICATIONS

List price	n.a.
Curb weight, lb.	2060
Test weight	2400
distribution, %	50/50
Tire size	5.60-14
Brake swept area	350
Engine type	4-cyl, ohv
Bore & stroke	3.16 x 3.50
Displacement, cc	1796
cu in.	109.6
Compression ratio	8.75
Bhp @ rpm	94 @ 5500
equivalent mph	99
Torque, lb-ft.	107 @ 3500
equivalent mph	62.8

### GEAR RATIOS

4th (1.00)	3.91
3rd (1.37)	5.37
2nd (2.21)	8.86
1st (3.64)	14.2

### SPEEDOMETER ERROR

30 mph	actual, 29.8
60 mph	58.5

### PERFORMANCE

Top speed (5900), mph	106
best timed run	n.a.
3rd (5600)	73
2nd (5650)	46
1st (5650)	28

### FUEL CONSUMPTION

Normal range, mpg... 24/29

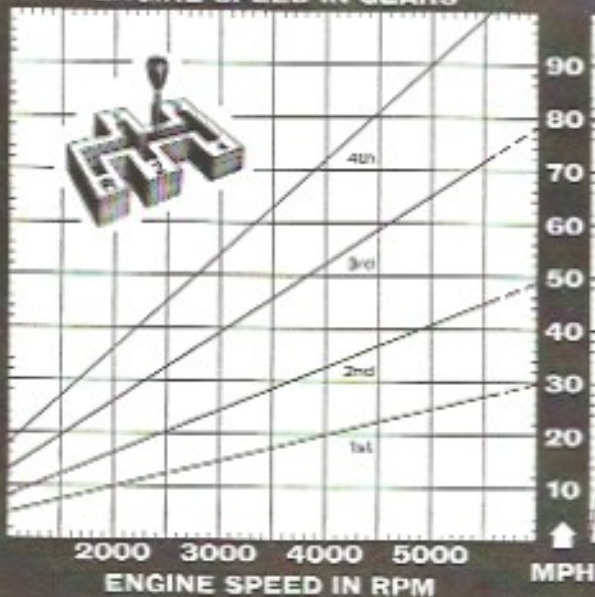
### ACCELERATION

0-30 mph, sec.	3.9
0-40	5.9
0-50	8.0
0-60	12.5
0-70	17.7
0-80	25.0
0-90	34.5
Standing 1/4 mile	18.5
speed at end	72

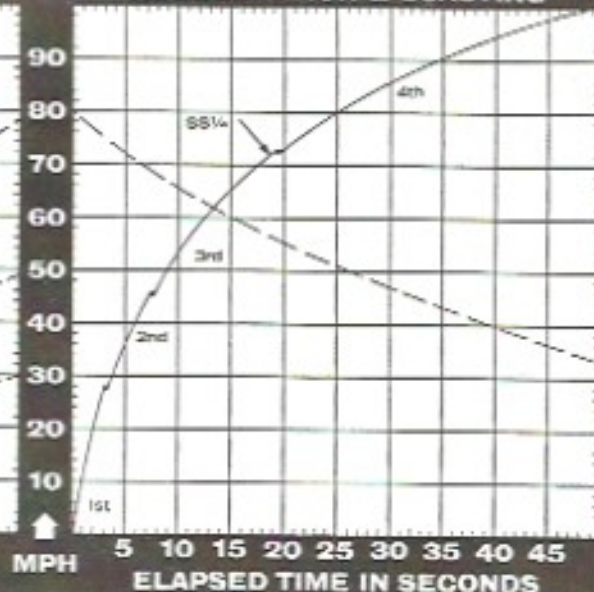
### TAPLEY DATA

4th, lb/ton @ mph	210 @ 58
3rd	300 @ 48
2nd	450 @ 35
Total drag at 60 mph, lb.	105

### ENGINE SPEED IN GEARS



### ACCELERATION & COASTING



---

## WINTER FROLIC

(Formerly: Beaujolais Nouveau Rally)

by Jack Keery

Career moves can be traumatic, but I really haven't noticed any significant changes to our Activities Director, Hair Richard Boudrias. After all, now that he has become a full fledged weather forecaster he doesn't seem any different. You see, we can now rely on him to forecast a snowstorm, said event to take place on the same day he chooses to run the Nouveau Beaujolais Rally.

In 1985, I complained that the snow began too soon after lunch so that the drive home was a little precarious to say the least. So this year he went all out and made sure that if one were to drive in unfavourable conditions, at least one would be totally sober. Thus we awoke to drifting snow that morning, and like all other prudent MG owners, a decision was made to leave the vintage automobiles snug and warm in their lair.

A few telephone conversations later, I was convinced that I would not be the only one to shy away from the salt and muck. Everyone concurred that the day was not appropriate for old cars but new wine was okay, so the luncheon which had been planned for the end of our rally was definitely "ON," which meant in fact that I still had to come downtown. Had it been any other day, I might have heeded the radio station warnings to stay in bed and off the road, but Claire would have no part of that.

On arrival at Le Caveau, I was surprised to see so many members there for the degustation. It proves that our club is either a hardy bunch of supporters or a group of compulsive masochists. No one said anything about the old cars left at home and I assumed that public or more modern automotive transport had done its job, until there was a rush to the windows to view the sight of two 'Traction' maneuver into a snowbank. Les Desroches et Noiseux had done it again by proving the value of front wheel drive for Canadian winters, and the rest of us chicken.

Someone mentioned that our two staunch members had earlier that day calculated the SAQ wine giveaway on the basis of the following equation:

$$\frac{\text{Quantity of Booze}}{\text{No. Cars Participating}} = \text{Who cares about salt on the floorpans?}$$

Of course, I didn't share this unkind opinion of their motives, but preferred to believe that they felt obliged to uphold the honour of the Club by making sure there was some old car presence. But we'll never know will we?

The lunch which followed that triumphant arrival was begun with the traditional toast to the health of all gathered, with a fervent wish that that state would exist at the end of the meal. The wine flowed freely and the music of France made it easy to dream of Paris during Auto-Retro, and I noticed that far away look in Daniel's eyes during a particularly rousing rendition of Chevaliers de la Table Ronde. There was also a far away look in the eyes of our invited journalist, but I'm not sure what that was. Ron Cook spent quite some time trying to explain to her why he had so many cars, and to the best of my knowledge, he didn't succeed. (About explaining, I mean!)

All in all, and in spite of the snow, it was a super event and really helped us forget that the rigours of winter were upon us, and that there was very little likelihood of seeing our old cars on the road again before spring. On behalf of all those hardy types who attended, many thanks to Richard for his usual unselfish effort in putting the show on the road, and to our two sponsors, the SAQ and Federal Express for putting wine in our tummies.

Jack Keery



# Alain Chaix chez Corby's

(en exclusivité pour l'Autosiaste)

par J. Richard Boudrias

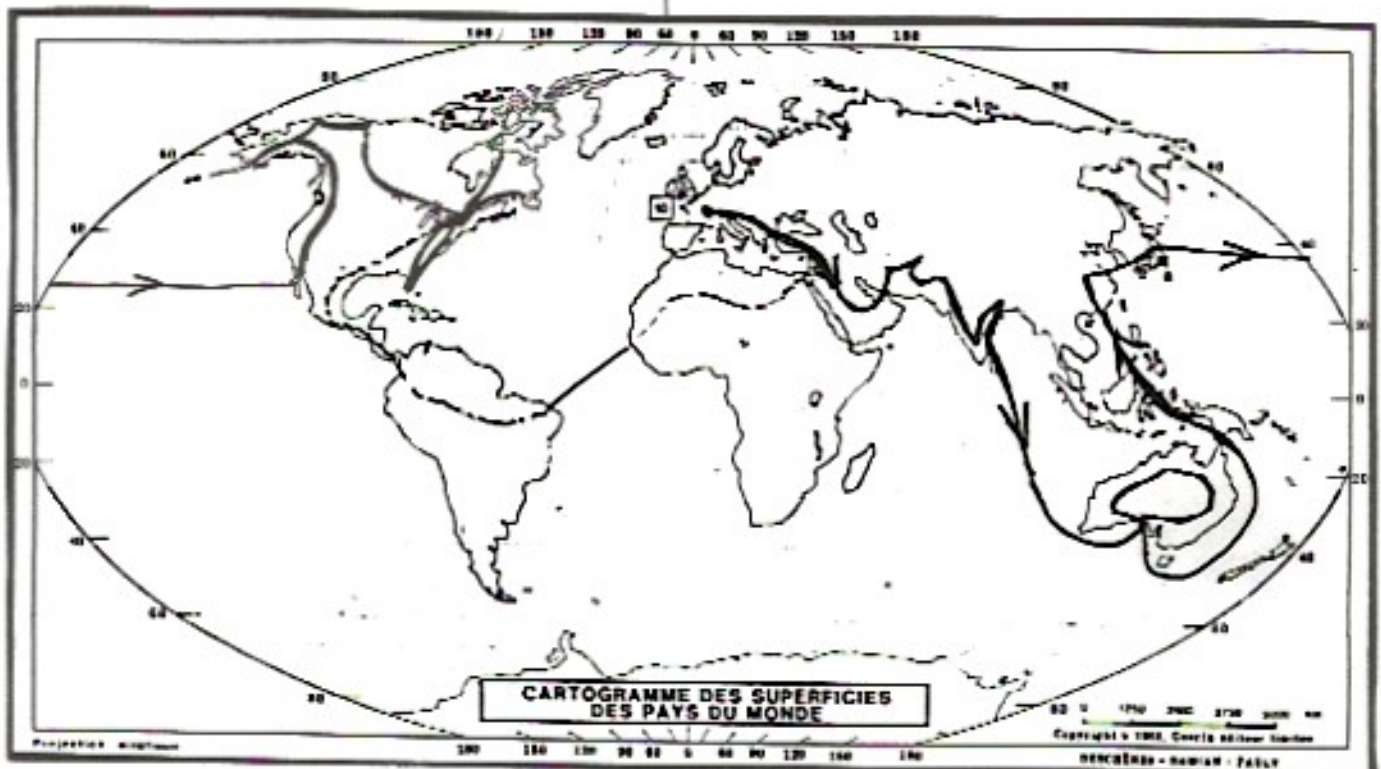
Originaire de Toulouse (France), il quitte son patelin il y a environ cinq ans pour se balader en Citroën 2 cv... et il n'a pas encore terminé.

Il traverse l'Europe occidentale, parcourt les pays arabes, l'Afghanistan, le Pakistan, pour enfin pénétrer aux Indes et y faire le tour.

Puis en bateau, à la conquête de l'Australie; il s'arrête sept mois à Hong Kong avant de recevoir finalement la permission d'entrer et de visiter la Chine. Notre ami fait escale au Japon et s'embarque pour la Californie.

Il longe la Côte ouest de l'Amérique du Nord, arrive à Bristol Bay en Alaska, repart en direction de Mackenzie Bay, descend visiter les Prairies, passe par l'Ontario, les Grands Lacs et la Floride. Il remonte jusqu'au barrage hydro-électrique de la Baie James et finalement, pour vous chers lecteurs, il entre à Montréal. J'aperçois sa 2 cv fourgonnette sur la rue Dorchester, je glisse une carte de l'E.V.E.A. dans son pare-brise et voilà, il devient l'invité d'honneur lors du vin fromage chez l'ami Gerry Maltais.

Son itinéraire à venir: la Californie, l'Amérique du Sud, l'Afrique et le retour à la maison.





○ Batterie Universelle Ltée ○

30 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.*

SYSTÈMES 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

AUSTIN MORRIS ROVER  
 TRIUMPH MG ROVER  
 HILLMAN SUNBEAM HUMBER  
 VAUXHALL ENVOY

317, ST-DENIS, ST-LAMBERT

(514) 465-1766

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 Hochelais  
 Outremont  
 H2V 4A3  
 (514) 274-9389

1446 "A" Crescent  
 Montreal  
 H3G 2B5  
 (514) 845-4158



**L'AUTHENTIQUE**

POLISSAGE

# Rapide

BUFFING

SHOW CHROME

514-336-7958

2585 DE MINIAC, ST-LAURENT, QUÉ H4S 1E5

*Marc Bourgeois, U.E., m.c.a.*

Associé

**Guy & Gilbert**

770, rue Sherbrooke ouest  
 Bureau 2200  
 Montreal (Quebec) H3A 1G1

Téléphone: (514) 289-0766  
 Télex: Eureka MO 000-60003

651 5500  
 527-8995

**Serge Paquette Inc.**  
 COURTIERS D'ASSURANCES



*Gilles Paquette, U.E.A. F.I.A.C.*

280 ouest, St-Charles, suite 101  
 Longueuil, Qué. J4M 1H3

Marché d'assurances  
 particulier pour  
 voitures anciennes

## Petites annonces

Triumph TR3 1969. Tél.: 514-733-4328

MG A 1 min lanc 1959.  
Tél.: 514-877-2952

Volkswagen "coccinelle" convertible  
1969, semi-automatique, à rénover.  
Prix: \$1,800.00  
André Payeur, 418-661-7607

Mercedes Benz 190, 1963 diesel,  
original très propre.  
Prix: \$17,000 ferme. Couleur  
rouge. Mercedes Benz 1966 model  
300 SE manual 6 cyl., 9,300 gas  
color grey very clean. \$9,500.  
Mercedes Benz 1966, 4 cyl., white  
model 200, diesel sun roof,  
4 doors. Mercedes Benz, 6 cyl.  
model 220, gas white 4 doors  
mechanic A-1, to be discussed.  
Michel Luciano  
514-340-1030 (office)  
514-661-6032 (home) evening

ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III SD4P  
1964. Un super beau véhicule.  
Tél.: 514-656-6600

MGA ROADSTER 1959,  
Tél.: 514-467-0614

REMBOURRAGE D'INTERIEUR DE VOITURES  
ANCIENNES... PRIX TRES TRES BAS.  
Stéphane Miqueu,  
tél.: 514-383-6980 Mt1

FORD Zephyr 1959. Intérieur  
refait à neuf au complet; trans-  
mission automatique; radio cassette  
4 pistes; essuie-glaces électriques;  
4 pneus d'été avec 2,000 ml.;  
2 pneus d'hiver sur jantes en sus;  
housse de siège et pièces en sus;  
moteur nécessite une légère  
réparation.  
STANDARD Vanguard 1960, en état de  
marche, besoin de légères réparations.  
Jean Séguin,  
5550 Honoré Beaugrand, Montréal.  
Mik 376. Tél.: 514-352-4761.  
Michel Lanoix, 743 Marie Victorin,  
Verchères, JOL 2R0.  
Tél.: 514-583-6174.

VOLKSWAGEN "THE THING" décapotable.  
En très bon état. Rare modèle qui  
prendra de la valeur! M. Roland  
Roussel, 7405 Place Neptune, #7,  
Brossard, J4Y 1R1.  
Tél.: 514-678-8330

Jolies voitures anciennes euro-  
péennes en modèles décapotables.  
Gilles Boisvert,  
Tél.: 514-372-4359, Granby

AUSTIN SPRITE ROADSTER 1963.  
Impeccable... comme neuf!  
Tél.: 514-295-2683

L'EPOUVANTAIL à des vêtements  
rétro pour vous... 1920-1960...  
256 Mont-Royal est, Montréal.  
Tuyau de Roméo Bévin.

BENTLEY MK VI 1951. Impeccable. Prix  
à débattre. Iony Fenn. Suite 1204,  
61 St Claude Ave. W., Toronto, Ont.  
M4V 2Y8. Tél.: 416-920-3252.

ROLLS ROYCE SILVER SHADOW 1974,  
\$37,500. Voiture comme neuve.  
Tél.: 514-266-9526

BENTLEY 1957. Impeccable.  
Tél.: 514-324-6092

MG A 1950. Décapotable, entièrement  
restaurée. Tél.: 514-378-8088

MERCEDES BENZ 170D 1951. Décapotable  
4 portières, très rare. Belle et  
fiable.  
Gilles. Tél.: 514-372-4859.

RENAULT 1926, 1930, 1934, 1953.  
CITROEN 1923, 1952, 1954, 1956.  
BMW 700 1964. ROSENGART cabriolet  
1935. PANHARD PL17, CT24, ZI.  
Véhicules en bon état et à restaurer.  
Vend aussi pneus neufs 12-13-14x45,  
140x40. Pièces neuves pour voitures  
françaises Renault, Peugeot, Citroën  
et Simca. M. Rousseau, 87358  
Pommeroeul, BELGIQUE.  
Tél.: 065-620440.

PEUGEOT 201 1928. SD4P. Entièrement  
d'origine. Tél.: 418-683-2333.

JAGUAR XIXE 3,8 li. décapotable 1963.  
Peinture neuve; sellerie de cuir en  
très bon état; très bonne mécanique;  
jamais sortie l'hiver en France.  
30 000 \$, Serais prêt à échanger  
contre une Cadillac; faites votre  
offre. Réponse assurée.  
Gilbert Buisson Debon, 8 rue du  
Professeur Galtier, 69100 Villeurbanne,  
Lyon, FRANCE.

CITROEN Traction 1956. Sedan 8  
passagers; auto inusitée. La Bale  
(Québec). Tél.: 418-544-5094

ON DEMANDE  
Miniatures: Dinky Toys des années 50-60  
(Citroën, Renault, Peugeot, Simca).  
Aussi les catalogues Dinky Toys France.  
Je les recherche tous! Claude Cukier,  
4561 Parc de Lotbinière, Montréal.  
HM 2E1. Tél.: 514-253-8719.

JAGUAR 3,8 li 1957. SD4P. Impeccable.  
Tél.: 418-547-5063.

DAIMLER L10 Saloon 1963.  
Tél.: 418-687-0920.

## Activités — Events 1987

Date	Activité/Event	Contact
March 6 mars	Assemblée annuelle	Marc Bourgeois 733-2447
March 31 mars	Visite industrielle S.A.Q.	J.R. Boudrias 697-9037
April 26 avril	Gymkhana (marché aux puces)	Tom Merson 683-4474
* May 16-17 mai	Randonnée des tulipes (Ottawa)	J.R. Boudrias 697-9037
* June 21 juin	Benefit Rally (SMCC)	Tom Merson 683-4474
July 12 juillet	Economy Run et pique-nique	J.R. Boudrias 697-9037 Marc Bourgeois 733-2447
August 8-9 août	Stowe	J.R. Boudrias 697-9037
September 20 septembre	Tournée des cantons	Phil Breton V.A.G.
September 27 septembre	Chasse au trésor	J.R. Boudrias Marc Bourgeois
October 16 octobre	Vin & fromage chez Corby's	J.R. Boudrias Marc Bourgeois
November 20 novembre	Beaujolais Nouveau	Daniel Noiseux 733-9297

\* à être confirmé / to be confirmed



### 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. CP 332, V.M.R., H3P 3C6 - V.E.A.E. P.O. Box 332, T.M.R., H3P 3C6  
MONTRÉAL, QC, CANADA

---



1962-1987