



Autosiaaste

Vol. 13

no 2

Membre



Member

Juin June 1987





ENTHOUSIASTES DES VOITURES
EUROPÉENNES D'AUTREFOIS
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

Officiers — Officers
1987

Président President	: Gilles Desroches :	rés.: 737-9392 bur.: 342-1320, p. 338
Direction de l'admission Membership Director	: René Kundig :	rés.: 482-9612 bur.: 527-4521
Vice-président et directeur des activités Vice-president and Activity Director	: Richard Boudrias :	rés.: 697-9037 bur.: 735-5427
Secrétaire Secretary	: Paul Dorval :	rés.: 672-5056 bur.: 465-2510
Trésorier Treasurer	: Jack Keery :	rés.: 459-6784 bur.: 931-3644
Directeur Director	: Marc Bourgeois :	rés.: 733-2447 bur.: 281-1766
Directeur de la compétition Competition Director	: Tom Merson :	rés.: 626-7209 bur.: 735-2511
Directeur de l'Autosfaste Director for the Autosfaste	: Daniel Noiseux :	rés.: 274-9977 bur.: 845-4158



Autosiate

Vol. 13
no 1

Membre



Member

Juin June 1987

Sommaire — Contents

Potinages - Ramblings	page 2
Moogie Restoration	page 4
Scoop	page 5
AGM Présentations	page 6
Gymkhana 1987	page 10
Chrysler's Introduction to Austin-Healey Restoration	page 12
Bienvenue - Welcome	page 17
La passion des belles classiques	page 18
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.

Potinages — Ramblings

Mario Boies our esteemed sponsor and owner of "Les pièces anglaises" has moved to his new premises at: 1875 Wellington, Montréal
H3K 1W2
(514) 937-9385

Marc Bourgeois se console difficilement du départ de sa MORGAN aux mains d'un spécialiste PORSCHE américain. A défaut de la remplacer par une +8, Marc a été aperçu contemplant une énorme Bentley Coach 2 portes 1952. En espérant que Marc ne succombera pas à cette phase dépressive, nous suivons avec intérêt l'évolution de son cas...

Michel Denis, toujours victime d'étranges séquelles du marketing français, succombe encore une fois à l'envie d'acheter une Rolls et passe commande à un spécialiste parisien... d'une JAGUAR MK II. Le choix de couleur n'est pas encore arrêté mais se dirige vers le blanc PANHARD, à moins qu'il n'achète une PANHARD grise JAGUAR...?? Sans compter qu'une DAIMLER limousine c'est pas mal aussi... (à suivre)

And speaking of new acquisitions, rumor has it that Roy Gillings has joined our growing chapter of NAZI CAR OWNER'S CLUB with a beautiful 280 sc. Roy, of course, denies all allegations and explains he bought the thing for his lovely wife.

Please take notice of the following proposal for a new club LOGO. It would derive from a simplification of our name to V.E.A. wich is much easier to pronounce and remember either in french or english.

V.E.A. as VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILES
or
V.E.A. pour VOITURES EUROPEENNES ANCIENNES



Gilles Desroches, notre nouveau président, continue de remplir ses promesses électorales et suite à la vente de sa Austin-Healey vers la Suisse, s'engage à la remplacer par une voiture qui non seulement sera un exemple de démocratie pour tous les membres, mais qui sera aussi un symbole tangible de l'aspect international de notre club. Il semblerait que son choix soit déjà arrêté à la TATRA d'origine soviétique. BARVO Gilles!

Placée sous le haut patronage de
JAGUAR CARS LIMITED - COVENTRY



avec la participation effective
de Frank-Raymond "Lofty" England
ancien directeur du département
compétition chez Jaguar Cars,
ancien P.D.G. de Jaguar Cars Ltd.
Président d'honneur en exercice du
JAGUAR DRIVERS CLUB
Angleterre,

L'Amicale Jaguar France

a le plaisir d'annoncer le plus
prestigieux Rallye réservé aux
Jaguar de collection... la



The Silver Ghost saved from a ghastly end

IF NOT FOR SOME QUICKWORK by a passing Toronto Hydro crew, the famed 1907 Silver Ghost Rolls-Royce — THE Silver Ghost — might have ended up a \$1.6-million pile of ashes on Yonge St., in Toronto.

"It started back-firing on Yonge St.," says *WORLD OF WHEELS* contributor Dan Proudfoot, who was riding in the Silver Ghost with Bob English of the *Financial Post* and Hugh Nutt, Rolls-Royce national service manager. "Mr. Nutt pulled it to the side of the road and was adjusting some controls when Bob spotted flames through the firewall."

"We're on fire," shouted English. Nutt lifted the bonnet of the Ghost, revealing "a lot of flames" being fed by fuel spurring from the carburetor. English grabbed a fire extinguisher in the car, but it didn't work.

The passing Hydro crew quickly arrived with a working extinguisher to save the day and The Silver Ghost. The only damage was to her pride and blistered paint on both sides of the bonnet.

"I don't like to think what might have happened if those Hydro guys hadn't arrived," said Proudfoot.

The possible consequences are not cheerfully contemplated by Brian Greggains, either. Greggains, Rolls-Royce's public relations consultant, cooked up the idea of the rides while the Silver Ghost was enroute to an appearance at Expo.

Built at the original Rolls-Royce works on Cooke St., Manchester, in 1907, the Silver Ghost has survived for almost 80 years and roughly half-a-million miles. Insured for \$1.6 million,

she's one of the best known vintage cars in existence.

She started life in November, 1906, as the polished chassis of a 6-cylinder Rolls-Royce 40-50 (so designated because the engines were rated at 40-50 horsepower) on display at the Olympia Motor Show in London. The next year, she was fitted with a special body by Barker & Co., the most famous British coachbuilders of the day. Then, she embarked on an odyssey to establish the Rolls-Royce name.

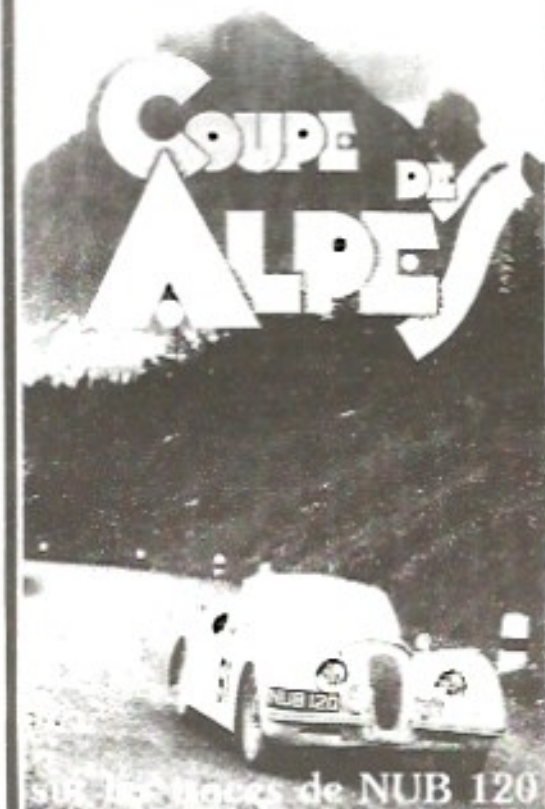
After setting reliability records in 2,000-mile and 15,000-mile trials, the car was completely torn down by Royal Automobile Club (RAC) inspectors. The RAC report suggested it would cost less than 3 English pounds to put it back in "as new" condition.

Her name, The Silver Ghost, was bestowed by Claude Johnson, the general manager of newly established Rolls-Royce Ltd., who had a habit of giving pet names to cars.

Her body is painted silver (aluminum) and the brightwork is plated with real silver. Her big 6-cylinder, 7-litre motor (actually two mated 3-cylinder blocks) propelled her over the road in ghostly silence.

Today, all 40-50 hp Rolls-Royces, which were built right up until 1925, are known as Silver Ghosts. Technically, this isn't correct. They were known simply as 40-50s until the Rolls-Royce New Phantom (also a 40-50 hp) was introduced in 1925. The earlier cars then started to be called Silver Ghosts to avoid confusion.

So, in fact, there is only one Silver Ghost — and it came within a whisker of ending its days in Canada.



du 19 au 25 Juillet 1987

Pour tous renseignements, écrire au
Siège de l'A.J.F., B.P. 32 24006 PERIGUEUX - CEDEX
ou téléphoner au 53 08 11 64

Moogie Restoration

Chapter 2: "Oh, God"
by Jack Keery



If readers begin to think this '53 Morgan Plus 4/4 seater restoration is turning into a serial story, they're right. Now that I'Autosiaste editing chores rotate, its always someone new asking me for a page of original material, so I'll contribute restoration developments.

This issue deals with the "Oh, God" syndrome. You know what that means? Open up the engine, take off body panels, look closely and utter the words "Oh, God, what have I bought?" Every new step in the dismantling process yields more bad news and contributes to my foul humour. Empathy for my plight also causes D.N. to have foul humour as well, or could he claim withdrawal symptoms. Anyway, let's leave that one, shall we?

To catalogue my misery would require more than the one page I've been allotted, so I'll try to just run through the biggies. The engine block had a little crack which on closer inspection turned into a bigger, irreparable one. The frame also had a crack, poorly repaired using a girder from the Pont Jacques Cartier. The wood on the tub had turned to sawdust, but this was only noticeable after the body filler was removed from the rusted away body panels.

My wife, who every one knows is quite practical, posed the question: Is there anything still serviceable on the car? I was thankfully, able to tell her yes. I have a perfectly good knob for the gearshift. What I won't say is that it isn't original equipment. Anyway, she was sympathetic to my plight and suggested that England might offer some solace and a few car parts in the process. A fortuitous phone call later, she and I were winging our way to pick up a used Vanguard engine block from a bloke near Birmingham.

I had asked this very nice Morgan Car club member if he could somehow box the engine prior to my arrival, but unfortunately since I'd only given a 6 month notice, that was impossible. So there I stood with my Budget Rent-A-Car and a rather grotty block in its' boot. My brother in law in London came to the rescue by permitting me to build a crate on his front step late one afternoon. The next morning, we were off to Heathrow with two suitcases and a crate as accompanied baggage.

Two sturdy porters gently dropped my newly acquired block on the check-in weigh scale. I naturally told the lovely lady that the dial indicating 96 kilos for my crate just couldn't be right, especially since there was another 30 kilos in suitcases still to be counted. Some mental arithmetic told me that I was in trouble since excess baggage costs around \$ 20.00 a kilo so my engine began to take on enormous fiscal proportions. My only chance was to whisper to the airline agent that.....

(To be continued in the next issue. For those of you who can't wait to hear the outcome, call Claire.

Scoop



J.P. Lafortune's MG-TD.

The mystery is solved!
It really does exist.

Congratulations - Hope to see you soon.



AGM Présentations

par Richard Boudrias



L'Assemblée générale du Club s'est déroulée avec succès cette année au restaurant Les trois arches. Ce nouveau site s'est avéré un excellent choix tant au niveau du service que de la qualité de la nourriture.

C'est donc dans une ambiance des plus agréables que s'est déroulée la présentation des plaques dont les gagnants 1986 furent les suivants:

Randonnée d'économie/Economy Run

1. Tom Merson
2. Billy Israël
3. Michel Denis

Hemmi Rallye "benefit" Rally

1. Louise et Richard Boudrias
2. Tom Merson/Tony Difabio
3. Jean Nocera

Gymkhana

1. Roger Hamel
2. John Lumsden
3. Ron Cook

Pic Nic 86

1. John and Kim Lumsden
2. Jack and Claire Keery
3. Tom and Risha Merson

Appréciation spéciale/Special appreciation

Lucie et Michel Denis
Rhoda and Joel Pinsky
Gérald Maltais

Beaujolais Nouveau 86/Participation "spéciale"

Gilles Desroches
Daniel Noiseux

Amie de l'auto 1986

Lorraine Coallier (Desroches)

Participation 86

1. Gilles Desroches
2. Paul Dorval
3. Billy Israël
4. Henri Colombani

Des plaques ont été décernées aux personnes plus haut mentionnées.

Plaques were given to the above named persons.



Participation 86: Gilles Desroches, 1^{er}.



Participation 86: Henn Colombani, 4^e.



Participation 86: Paul Dorval, 2^e

Annoujolañs nouvour:
Daniel Naisaux, Gilles Desroches.



Pic Nic 86: John Lumsden.



Gymkhana, Roger Hamel.





Rallye Hemmi: Jean Nocera, 3^e.



Economy Run 1^{er} -- Rallye 2^e -- Pic Nic 3^e: Tom Merson.



Le président: Marc Bourgeois.



Pic Nic: Claire Keery, 2^e.



Gymkhana: Ron Cook, 3^e.

Gymkhana 1987

by Daniel Noiseux



This year again, our GYMKHANA was blessed with excellent wheater.

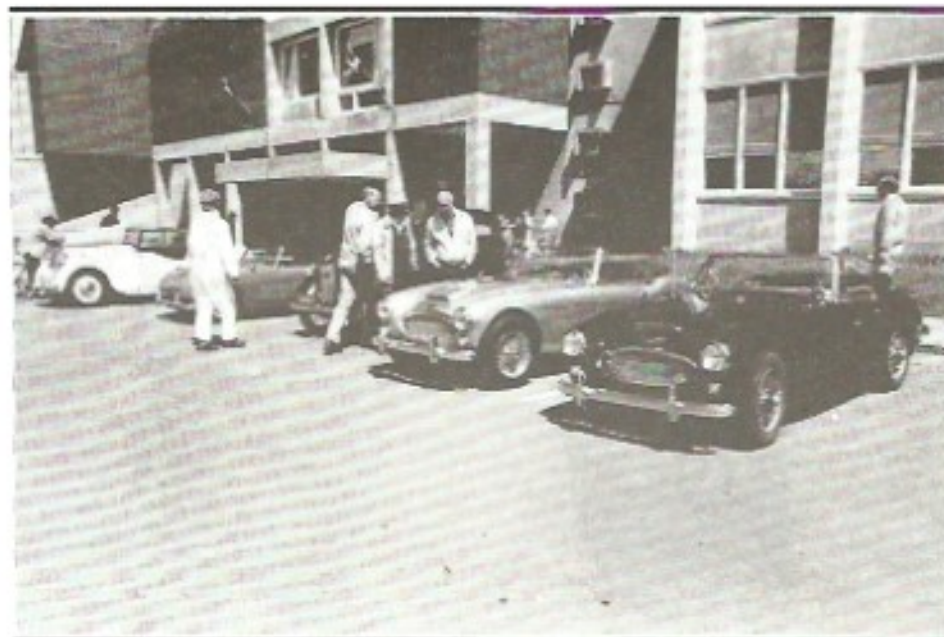
We had the added pleasure of seeing for the first time JAMIE BROWN'S beautiful LOTUS ELAN. Since we could enjoy hearing only first year through the course... we intend to modify it for next year.

And talking of modifications, it has been noted that the first curve on the course was unfair to certain pre-'60 huge SEDANS wich could not negotiate such a tight radius and thus were prevented from heating the Austin-Healey's...

So, even though we all had fun, next year will be even better and we hope more of our members will come and participate.

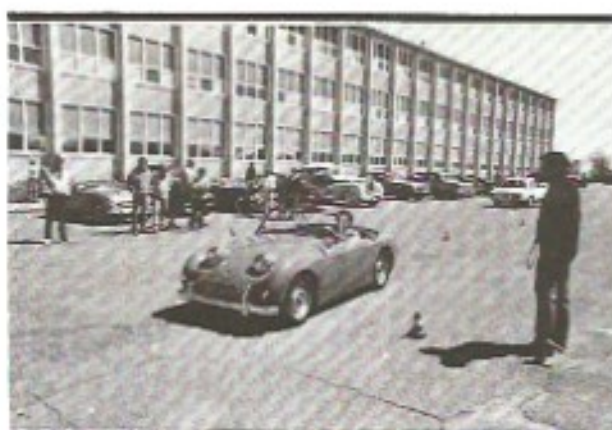
THE WINNERS

Class A (before 1960) (after 1960)	Bill Israel Tom Merson	1935 Austin 7 1960 A-H Sprite
Class B	Jamie Brown	1968 Lotus Elan
Class C (before 1960) (after 1960)	Daniel Noiseux Pierre Bilodeau	1950 Citroen 1965 AH 3000





La Healey de Pierre Bilodeau chauffée à blanc par une traction.



Somehow the course design was just right for this car.



Guess who was the overall winner?



La traction qui a failli faire rougir les anglaises.



Winner of his class (since 1935?)

Chrysler's Introduction to Austin-Healey Restoration

by Rich Chrysler, Southern Ontario

PART I

FORWARD

All our cars, after years of use, abuse and exposure to the elements, gradually deteriorate to a point where if something is not done they become unsightly and indeed dangerous.

All too often a car is termed "RESTORED" while it actually has only been prettied up and painted. It may look good but unfortunately is still a tired old car under the surface.

To me, restoration means to systematically dismantle, inspect each part and rebuild or replace anything which is not in "as new" condition.

This is going to mean, in effect, that we must build a "new" car based on a number of parts or components which are twenty or so years old but are still okay. My own Austin Healey 100 Series BN1 will be the subject of this project.

USE A SYSTEM

A car is made up of virtually thousands of parts, each with a specific place to fit and a job to do. If we were to dive into this project headlong with no particular plan, we would soon be surrounded with a horrible pile of bits and pieces and not much of an idea as to their relation with each other.

Don't try to fool yourself either - you can't remember how they go together months or sometimes years later! So here's what we're going to do.

To briefly outline, we are going to dismantle the car in stages:

1. For safety's sake remove and store the battery(ies) in a cool dry place and keep them charged on a regular basis, ensuring they are properly topped up, etc.
2. Remove fuel from tank and dispose of it in a safe manner, then remove the tank from the car. This way, if there is any chance of sparks from torches getting near the tank area, we are safe.
3. Remove the coolant and drain the cylinder block as well.
4. The software such as top, tonneau and interior parts, seats, carpets, trim panels, etc. should be removed to a cool dry place where there is no chance of mildew, mice, etc. damaging anything for the duration of the project. Now is the time to get some zip lock freezer bags and collect each type of trim screw, washers, bolts, studs, etc. and store them each

in a different bag, whether they are in good condition or not. Take a count of each item and note this on a small card and seal this card in the bag with the parts. Later you'll know what you need to renew.

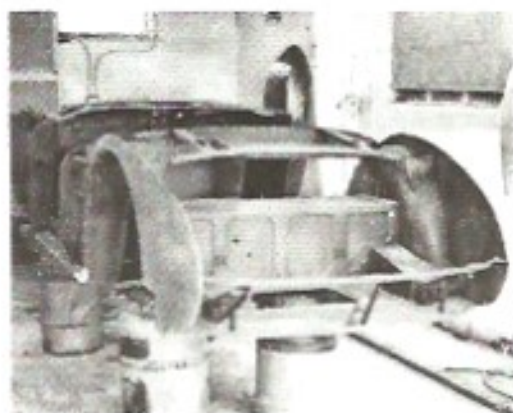
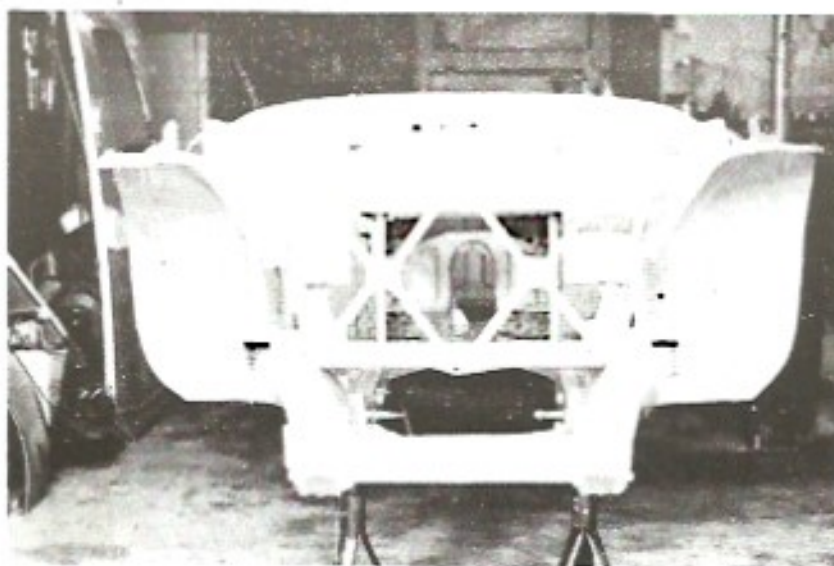
5. Continue systematically dismantling the car and keep all small parts and hardware in those bags. Assemblies and sub-assemblies such as rear axle assy. or front suspension units should be removed in as complete a unit as possible. In this way, each unit can be dealt with individually at a later date, each being its own restoration project.
6. When the entire car is dismantled into these component parts and sub-assemblies, a careful inspection of the basic chassis assembly should take place. Check for evidence of rust, damage and stress cracks (especially around engine mounts and suspension mounting areas).
7. Now decide how you will go about stripping the old paint, undercoating and rust off the chassis. Two common methods are: dip stripping, the best but the most expensive, and sand blasting, cheaper but leaves a rough surface and doesn't get into box sections.
8. At this time, it might be good to also strip the outer body panels and get an idea of what you really have under the layers of paint and filler. You might decide to start making a shopping list of panels if yours are very poor. The new reproduction panels are very good and are reasonably priced, especially if you get them in straight from England. A typical price for a fender is about £140. or about \$280.00 - certainly worth considering.
9. It might be worth mentioning now that you should watch for evidence of the original colour(s) of the car. It is well worth finishing the car in the correct colour scheme nowadays as this tends to greatly effect the market value of the finished product - something worth considering. This holds true throughout the car, be it paint or trim and upholstery materials.
10. Ensure the chassis structure is properly supported during the entire restoration project. This holds especially true for one which has to have structural parts replaced due to corrosion. On a Healey, the stripped

chassis is best supported somewhere about 8" back from the gearbox bell housing opening on the two main frame rails. Then put additional stands fore and aft, just so the assembly won't fall but can actually pivot back and forth on the centre supports. This will in effect let the chassis droop to front and back in order to reverse its tendency to fold up in the middle after 20 years. If your car's doors were a tight fit at the back edge to the door post/rear fender area, this will cure the problem. You'll likely find rot in the inner sills and/or floors which has allowed much sag to develop. Don't worry, the main frame may be quite all right and this sag will still develop. You may want to temporarily bolt the body panels back on to verify that the chassis is properly supported and that panel to door gaps are even and true.

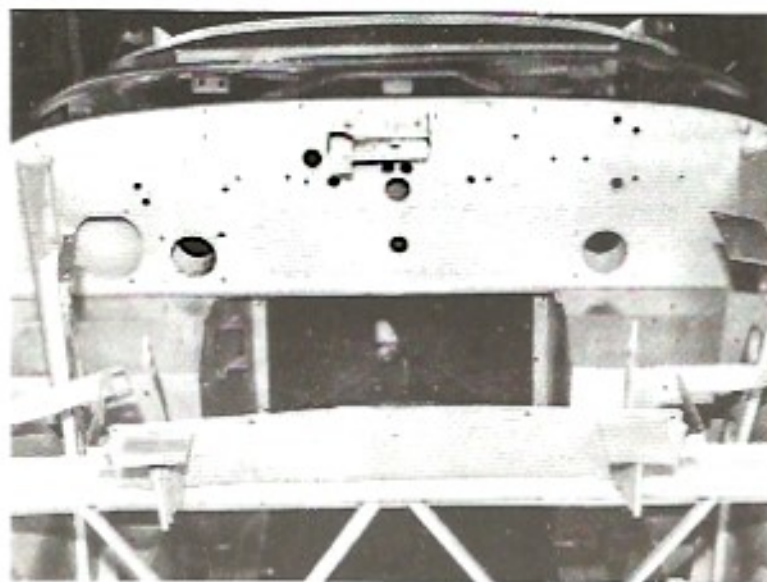


Fairly advanced inner sill and inner dogleg rot on a '66 BJ8 - this assembly had a lot of chassis sag making doors typically hard to close.

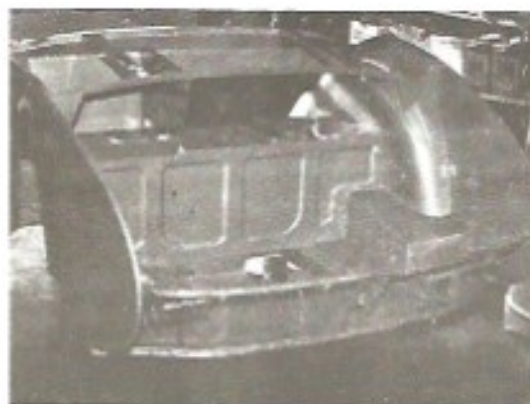
11. Any panels on the inner structure which need repair or replacement should be worked on at this time. Spot welding or MIG welding is the best here, as there is minimal panel distortion, being very little heat build-up. Outriggers, floors, door posts and sills are usual replacement items.
12. When all necessary chassis panels have been fitted and welded in, the entire chassis assembly should be sandblasted or dipped, or thoroughly cleaned in some manner. Then this entire assembly should be vinyl washed and primed with epoxy primer. If you are sure that all repair work has been carried out, the assembly can now be painted in its final colour.



Chassis assembly repaired and primed prior to final caulking and paint - (Authors BNI)



13. A word about paint colours is needed here. As mentioned before the chassis assembly must be painted in the same colour as the exterior panels, so here is where you must decide what colour will be used. In order to get a good match with the exterior panels which won't be painted for some time yet, I usually get all my paint mixed at one time (about 6 qts) and have it poured off into two (2) separate containers and sealed tightly. This leaves two 3 qt containers - one for the chassis, and one for the exterior to be opened when needed. This will be enough paint for the entire project, as these amounts, when reduced, make approximately double. Spraying the chassis is highly recommended and of course is a must if you are dealing with a metallic finish.



Chassis is now painted and is ready for mechanical assembly.



14. Now, at this stage, we should be sitting with a beautifully painted, bare chassis assembly propped up on stands with our major component assemblies still sitting "GRUNGY" and untouched across the shop and with rows of little packages of fasteners and hardware counted out and labeled in little bags. Take all these bags of hardware and make a list showing numbers, sizes, names, final use, etc. and then take all the good fasteners, the clean, undamaged ones and put them in one container. String the nuts, bolts, washers, clips, brackets, etc. on steel wire looped together and take all this to a good cadmium plater - look in your yellow pages for this. He will take all this hardware, pickle it to get it clean, and plate it with its original finish - cadmium. You'll be amazed at how good everything will look - just like new, and it shouldn't cost anymore than \$25.00 to \$30.00 or so.

15. The rear axle assembly should be stripped out, cleaned, painted gloss black and all seals, gaskets, and if necessary, bearings, should be renewed. Rear springs, mounts, bushings, interleafs, and anything else that might possibly wear or deteriorate over the years should be renewed. The brake lines and cylinders, linings, drums, hubs, return springs, bleed screws and hand brake linkages should all be reconditioned or replaced as necessary. Now with all this done and reassembled, wrap the whole thing in rag and with a helper, fit the assembly back into position in the chassis. Be sure to leave the bump stop boxes off the chassis to allow adequate clearance and don't scratch that paint now! A little note here about those rear leaf springs: Unless you have a spring shop with all the original specs, don't let them re-arch or recondition your springs or you'll probably get them back too stiff and the car will ride like a Mack Truck. If your springs are bad, new ones are available from the major parts supply houses for a reasonable price, with the correct setting and qualities.

16. The front suspension units can be tackled next. First I usually strip the springs, spring pans and lower arms.

Prime and paint them a gloss black and install new rubber bushings on the arms to frame links. The fastening links and nuts are cadmium finished. Next take the stripped down swivel axle and the new king pins and bushings to an automotive machine shop. They will press out the old bushings, press in the new ones, and then ream them for an exact fit to the king pins. This operation shouldn't cost you more than \$40.00 or so. Now you can assemble them to the suspension arms and shock absorber arms. This is adequately covered in the workshop manuals. Now the coil spring must be fitted to this assembly. Get a couple of 3/8" diameter bolts about 8" long, threaded all the way up. Install these into two diagonally opposite spring pan/arm holes and run nuts up their lengths to gradually and evenly bring the spring pan up, compressing the spring till the pan is brought home tight against the lower arms. Now install the two diagonally opposite original bolts and tighten them up. Lastly remove the two long slave bolts and finally replace them with the remaining two original bolts and you're done!

Once you're onto this procedure, you can assemble an entire suspension side in about 40 minutes, and somebody else looking on will call you a PRO!

17. Next the steering components should be carefully inspected for wear. Thoroughly cleaned, steering arms should have all new grease fittings and rubber boots installed. The steering and idler boxes should have new oil and dust seals installed and if there is any wear apparent, the bushings should be renewed. Regrease all steering arms and install components on car after painting all parts gloss black. Again, installation is quite straight forward and is fully described in the workshop manual. Carefully adjust the steering box with the set screw and locknut so that there is 1" to 1-1/4" of freeplay at the outside diameter of the steering wheel before the steering components start to move. This will allow just enough slack for easy steering without going too loose.

18. The front and rear splined hub assemblies should be cleaned down

and carefully checked for wear on the splines. Ideally the crests of the splines should have a smooth roundness. If they are worn sharp like a thread or show any other damage, they must be replaced. Strangely the rear right spline will have the worst wear of all, so check this carefully.

Thoroughly wash out the wheel bearings with a suitable solvent and then check them for wear by spinning in your fingers. Feel and listen for roughness and check the rollers for discoloration or blemishes. If any of the above is apparent, then renew them. Replace the hub oil seals as well. Clean the entire hub assembly and parts. Keep track of the hub spacer shims and when re-assembling, use clean, new wheel bearing grease. Prepack the inner and outer bearings with grease before assembly. This is done by putting about a 1" diameter blob of grease in the palm of your clean hand. Now push the grease into the bearing with rather a scooping motion until it is all gone from your hand. Rotate the bearing a couple of times with your fingers to evenly distribute the grease around the rollers. Then install as per the manual's instructions.

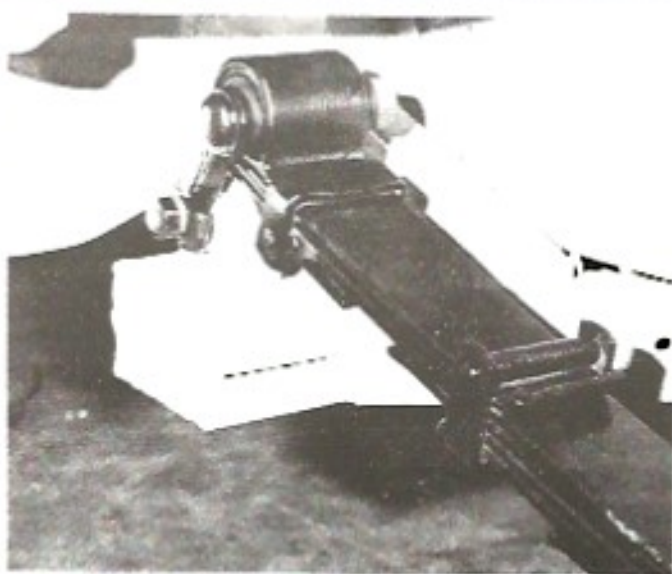
19. The brake pipes can be installed now. Carefully examine the old ones as to how they fit on the car and note where all mounting clips are situated. These old pipes will be used as patterns for forming new ones. Do not stint on any part of the braking system as it is only a single type system and your life depends on it!

If you wish, you can take careful accurate measurements to determine overall lengths of each pipe. Take this information along with a note of what type of end fittings are required to a good automotive brake shop and they will cut and double flare the ends, supplying new fittings as well. Bring your pipes back home and carefully form them exactly like the old ones and fit them to the car with your nice shiny cadmium plated clips and screws - remember them!

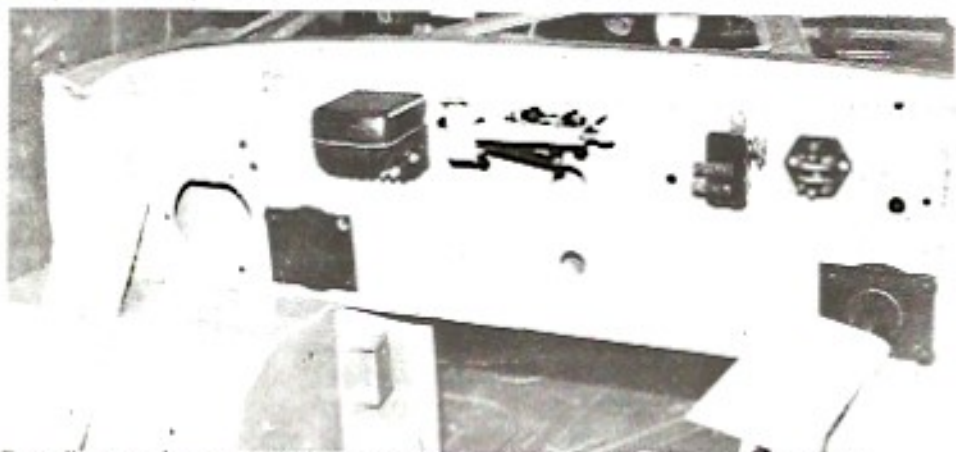
Another method which works well is to purchase one of the new "handy" brake pipe kits from England. These



Left and right front suspension and hubs assembled - note steering box has just been installed. (Authors BN1)



Rear spring assembly and mounting links - gloss black. (Authors BN1)



Firewall area with steering tube aperture and blanking plates in black only - BN1 & BN2. (Authors BN1)



are made of a copper alloy but can also be purchased chrome plated. The kits can be installed very easily and come with new fittings as required. Cost of these kits is \$55.00 to \$70.00 range. You will however note that they are not steel - they won't rust but they won't win you a concours award either - the choice is yours.

Moving along, replace all the brake flexible hoses, even if they look okay - again it's not worth the risk of saving a buck here. The master cylinder can be rebuilt if the bore is not scored or pitted. Once dismantled, it will need a thorough cleaning and a careful honing of the bore to break the glaze and any old residue buildup. Follow the kits instructions carefully. The only thing I might add here is that it is a good idea to smear rubber brake grease liberally over all parts before assembly, instead of coating the parts with brake fluid. Brake fluid will only attract moisture which can cause seizing and rusting of the piston and bore, especially if your restoration project is going to take a while. This holds true for all the hydraulic brake

parts throughout the car. The rubber grease I use is manufactured by P.B.R. and is a purple gooey jellylike substance. It aids greatly in assembling all brake parts in general. It is fully compatible with brake fluid. Assemble all brake parts, mount and fit the cylinder and reservoir - oh yes, the master cylinder reservoir - that little tin can type of affair with the screw cap is to be carefully cleaned out and painted gloss black. Ensure that the tiny breather hole in the centre of the cap is clear and that a new rubber seal ring (supplied in the master cylinder kit) is installed inside the cap.

Now if you have double checked that all brake parts are fitted and all connections are tight, fill the reservoir with new clean brake fluid and bleed out the system as per the workshop manuals instructions. There is a kit on the market which power bleeds the system quickly and easily with no pumping of the master cylinder. It uses air pressure from a tire (about 18-20 P.S.I.) and applies it to a remote supply of brake fluid attached in turn to your master reservoir. This applies a constant pressure to the

entire system and automatically tops up the reservoir from the remote reservoir as fluid is used up in the bleeding process. Then simply go around the car and open each bleed screw, one at a time, until all air is expelled. Remove the kit and you're finished! The whole process takes about 5 minutes and one person can do it without further assistance. Now just go around the car and readjust the brake shoes as required.

The handbrake can now be installed and adjusted after the rear brakes have been correctly adjusted. The handbrake ideally should lock the rear shoes by the fifth click of the ratchet on the handle. Grease the handbrake cable at the nipple provided and grease the pivot point on the linkage on the rear axle mounting bracket. If all this has been correctly done and the shoes won't lock the drums, you may have a stretched cable assembly. This is a common fault with old cables and new ones are readily available for under \$20.00.

(Continued next issue)

Tech tip

WIRE WHEEL INSPECTION

The word "clunk" is a very good description of the sound made by a worn wire wheel hub or wheel splines, but there's no such word in Webster's. The closest word is "clink", but "clink" does not have the right feel to it when spoken.

Damage to the wheel and hub splines is usually caused by drivers who do not know a problem can develop until one day they have a flat tire and discover that they cannot remove the wheel due to rust. Many service stations have removed a flat tire from the rim with the wheel still on the car as they couldn't remove the wheel!

When the British sports car was a common sight on the road in the 1960s, this was the time when deterioration from neglect was taking place. Inspection of the spokes, where they go into the hub, would show rust coming from the hole, but drivers would not spend the money to have all four wheels removed and hubs and splines cleaned with a strong wire brush and solvent. Twenty years later you are now the owner of these rusted, deteriorated, neglected hubs and wheels. You could be one of the unfortunate drivers who will have a wheel fall off unless you inspect them very carefully and replace all worn parts.

If, due to wear, the wheel moves on the

hub every time you apply a load via the brakes or engine, and you hear the proverbial "clunk", now is the time to inspect them. Don't just use a bigger hammer to knock them on tighter. If you do you will strip the threads on the knock-offs and the wheel will fall off anyway! Instead, remove a wheel and clean the splines on the inside of the wheel. Now clean the splines on the hub which is bolted to the brake drum. Use a strong wire brush and solvent and clean them until you are down to shiny metal.

Now you are ready to inspect the splines. Each individual spline should have a "flat spot" on the top (see diagram). If the flat spot is gone and you have a knife edge, the hub and/or the wheel will need replacing. Check the edge of the splines with the side of your thumb. If the splines are sharp they need replacing now! Wear will show itself in the centre of the splines, and then one day you'll need your brakes for an emergency stop. The brake drum will stop, but the wheel will slip on the hub and the car will pull to the left or right. Your imagination will tell you the

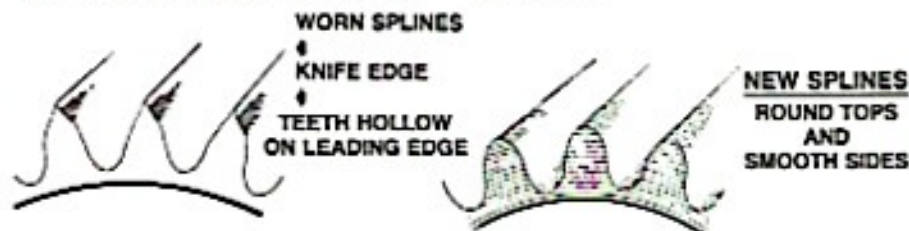
consequences.

Also, when a wire wheel with worn splines turns, it can wobble. Under the right conditions it can cause the knock-off to turn itself off working on a ratchet principle. Make sure the threads on the knock-off and hub feel snug when they are screwed onto each other. Note, however, that there will be just a very little bit of wobble when the knock-off is screwed onto the hub without the wheel on.

If you can't remove your wheel in the usual way due to rust, take it to a shop that has a puller for just such cases. When all else fails, you will have to cut it off with a torch.

Finally, to check the rightness of individual spokes in your wire wheels, jack the car up to remove the weight from the wheels. The wire wheel must hang down on its spokes. Next, tap them to listen for the dull sound of a loose spoke.

One complete set of wheels and hubs might seem expensive, but have you ever checked on how much it would cost to replace your car? Then there are the hospital expenses to consider . . .



Bienvenue — Welcome

Our club has enjoyed a steady rate of growth over the past few years with our membership now at 71. Our objective is to reach 100 members this year and we need your support to recruit them. Share your enthusiasm for our club... and help it grow.

Jamie Brown	Lotus Elan
Arthur Grosser	
Carmina DiFruscia	Mercedes 6.3
Hector De Souza	1964 Porche 356C
Mike Cerro	1956 Citroen 11B
Robert BÉland	1953 Jaguar XK 120
	1964 Jaguar XKE
	1957 Jaguar XK 140
Normand Beauchemin	1964 Jaguar MKII
	1958 MGA
	1967 Triumph TR5
	1961 Triumph TR3
	1968 Jaguar 340
Claude Guillot	Spécialiste Citroen
Guy Fay	Citroen SM

Dear Editors,

Enclosed is our new address, which I would like published in the next Autosiate, since Marjorie and I would like to welcome Autosiatees to visit us if they can.

We are now all installed here, and the T.C. and Nazi-cars have also crossed the frontier. We decided to move earlier than planned because the family separation was getting us down.

There are many fond memories of our years in Montreal, made particularly pleasant because of the E.V.E.A. and its special one-of-a-kind members.

Will keep in touch.

John and Marjorie Lumsden
3555 Swirlingleaves Crescent
Mississauga, Ontario
C4Y 3P7

La passion des belles classiques

Curieux paradoxe que la fin que nous réservons à nos voitures: malgré les heures que nous passons à les entretenir, les laver, les frotter, les traiter aux petits soins, malgré tout le temps que nous passons à attendre au garage qu'elles soient réparées, malgré la relation parfois passionnée que nous entretenons avec elles et les milliers de dollars que nous leur consacrons, quand vient le moment de nous en séparer, nous n'hésitons pas à laisser partir l'objet de tant d'attentions pour une bouchée de pain, voire pour rien du tout. Et nous recommençons le même cirque, sans tiquer, avec un modèle plus récent. Réflexe indéniable d'une société où tout s'achète, se consomme, se jette et se remplace.

Il y en a pourtant qui considèrent l'automobile comme un bon placement, un objet dont la valeur augmente avec le temps. Peut-être croyez-vous qu'ils sont tombés sur la tête. «On n'a qu'à voir s'écrouler presque à zéro la valeur de rachat des autos après trois ou quatre ans», direz-vous. Bien sûr, mais après dix ou quinze ans, un phénomène inverse se produit dans bien des cas. Ce que d'aucuns considèrent un tas de ferraille sans valeur devient aux mains des collectionneurs objet de vénération, de soins souvent plus attention-

nés qu'il n'en a reçus au cours de sa carrière de véhicule neuf, et acquiert une valeur supérieure à son prix d'achat initial, parfois un multiple de celui-ci.

Au prix de longues heures à fouiller dans les entrailles de leurs belles classiques, à s'enduire les mains de cambouis, les collectionneurs de vieilles autos peuvent transformer un simple hobby, parfois coûteux, en un investissement aussi sérieux que l'immobilier.

La chasse aux occasions

Frémissez-vous d'émotion devant les lignes art déco d'une Roadster 1938? Votre cœur palpite-t-il à la vue d'une MG 1954? Laissez vos passions vous guider. Elles seules pourront vous donner l'énergie et la patience nécessaires pour ressusciter le passé.

À travers vos souvenirs d'enfance, des films d'époque ou des magazines, l'auto de vos rêves prendra forme peu à peu. Vous pourrez alors vous mettre sérieusement à sa recherche.

À moins que vous ne soupiriez après un modèle des années soixante, oubliez les cours de ferraille et les granges de cultivateurs: d'autres collectionneurs les ont ratissées avant vous. En revanche, vous pourrez courir les ventes aux enchères, par curiosité ou dans le but d'acheter.

Les petites annonces représentent un autre terrain de chasse privilégié pour les collectionneurs. Vous pouvez donc fureter dans les grands quotidiens ou dans la presse spécialisée, à la recherche de la perle rare.

Vous voilà devant l'objet de votre convoitise? Tant mieux si vous pouvez régler l'affaire promptement, moyennant une modeste somme! Si on vous demande une fortune, ne désespérez pas. Vous pouvez toujours adopter la stratégie de nombreux collectionneurs: ils achètent une voiture plus modeste ou en moins bon état, la remettent à neuf et la revendent pour en acquérir une plus prestigieuse, et ainsi de suite jusqu'au jour où, après une série d'échanges fructueux, ils possèdent enfin la voiture de leurs rêves.

Rares sont ceux qui s'arrêtent là cependant: atteints du virus, ils ont deux ou trois belles classiques, parfois des modèles différents de la même marque, ou des années différentes. Bref, quand on est mordu, c'est pour toute la vie!

La stratégie d'achat et de revente s'est avérée profitable pour Gilbert Bureau, président fondateur du club Voitures anciennes du Québec. Sa première voiture antique, il l'a acquise il y a 30 ans pour 70\$; aujourd'hui, il est

Un coupé Ford 31, beaucoup d'ouvrage

À sa retraite, Bertrand Merizzi a fait de son hobby son gagne-pain. Lui qui possédait 18 voitures n'a gardé qu'un coupé Ford 1931 avec siège arrière dissimulé dans le coffre. Mais au tarif de 10\$ l'heure, il restaure maintenant des voitures... pour les autres. Sa passion lui profite!

«En temps normal, il me faut en moyenne trois mois pour "ressusciter" une voiture, explique Monsieur Merizzi. Je les connais par cœur. Je sais combien de pièces compte une Ford 1930 par exemple: 2 751! Je sais aussi où me procurer les feux arrière d'une Mustang 64. Quand je leur livre leur voiture, mes clients n'ont plus qu'à tourner la clé de contact. Je leur demande seulement un peu de patience, car ni Rome, ni une Cadillac 26 ne se bâtissent en un jour.»





Des Dinkie Toys à la MG YT 1949

Richard Boudrias a attrapé le virus de l'auto ancienne à l'époque où, pour se consoler du pensionnat, il y apportait ses *Dinkie Toys*, ces admirables miniatures d'autos fabriquées en Angleterre.

«Je rêvais alors de posséder en format réel une de ces belles de la route, raconte-t-il. Et aujourd'hui, quand je me rends au travail au volant de ma MG YT 1949, j'ai encore le cœur qui palpite. Entre nous, c'est une histoire d'amour qui, heureusement, ne rend pas ma femme trop jalouse, puisqu'elle découvre elle-même les plaisirs de notre Citroën traction avant.

«Au fond, quand j'y pense, je ne me considère pas vraiment comme un collectionneur de voitures anciennes, car je n'en possède que deux. Plutôt comme un amant de ces beautés d'une autre époque.»

l'heureux propriétaire d'une Cadillac 1926, évaluée à plus de 100 000\$.

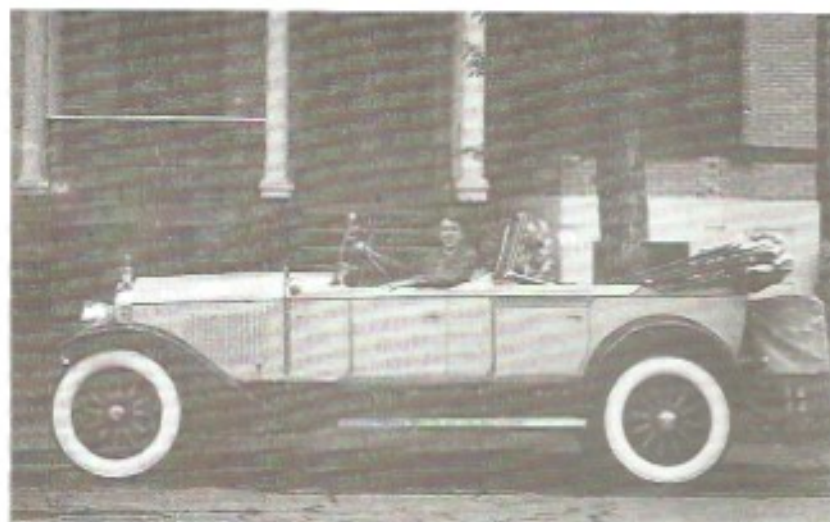
«Les jeunes amateurs, explique Monsieur Bureau, n'ont souvent pas les moyens d'acquérir de tels bijoux. Ils vont donc se rabattre sur les modèles des années 50 ou 60 qui correspondent davantage à leur budget. Mais attention, on ne peut pas se fier uniquement au millésime pour fixer les prix. Ainsi, une Dodge 1930 peut valoir moins qu'une Dodge 56 décapotable.»

L'avenir du passé

En fait, les prix sont établis lors d'encans aux États-Unis, et varient selon l'état du véhicule et ses caractéristiques particulières, les décapotables valant toujours plus cher que les autres modèles. Ici comme ailleurs, la rareté crée la valeur, ce qui amène certains spécialistes à prédire que les autos de l'âge du calcium et d'avant les traitements antirouille deviendront bientôt presque introuvables. De plus, ceux

qui voudraient acquérir une voiture ancienne déjà renouvelée doivent s'attendre à payer quatre ou cinq fois plus cher que les autres... et n'auront pas le plaisir de jouer au mécanicien.

Avant de finaliser toute transaction, assurez-vous d'obtenir un exemplaire du *Guide de l'utilisateur* de votre voiture. C'est la bible, qui vous permettra, lors de la remise à neuf, de suivre les instructions du manufacturier de l'époque. On en trouve des exemplaires ori-



Une classique grand cru: la Cadillac 26

Gilbert Bureau, président fondateur du club Voitures anciennes du Québec, a acquis sa première voiture «antique» pour 70\$ il y a une trentaine d'années. Au fil des restaurations et des ventes, il est finalement devenu propriétaire de cette magnifique Cadillac 1926 évaluée à 100 000\$.

«Il m'a fallu deux hivers pour la remettre en état, raconte-t-il. Mais il s'agissait d'un plaisir, non d'un travail, et je ne comptais pas les heures!»



Légitime Citroën traction avant

Daniel Noiseux ne s'occupe que de restauration. Celle des humains d'abord, avec ses deux restaurants La Pizzaiola, et ensuite celle d'une douzaine d'autos, dont trois tractions avant de Citroën.

«On a souvent vu ces voitures au cinéma français, dit-il, dans des films de gangsters de l'après-guerre. Elles régnaient sur les routes et les policiers n'arrivaient pas à les rattraper, jusqu'à ce qu'ils s'équipent en conséquence!

«Il n'y a pas de frais douaniers à payer sur les voitures ou les pièces datant de plus de 25 ans. C'est avantageux. Autre critère dans mon choix: la performance originale du véhicule. J'ai le même souci d'authenticité pour mes pizzas que pour mes voitures!»

ginaux, ou des rééditions, pour toutes les marques depuis le début du siècle. Vous pourrez ainsi vérifier les pièces manquantes, et les commander auprès de différents ateliers américains ou canadiens. Ceux-ci les résument ou même les fabriquent à neuf.

En principe, ces pièces ne vous coûteront guère plus cher que celles d'une voiture d'aujourd'hui. Ainsi, des pneus étroits et à flanc blanc des années vingt coûtent environ 100\$ la paire. Un guide fort utile, le *Hollander's Book of Interchange*, publié aux États-Unis, vous indiquera toutes les substitutions possibles entre les différentes marques, ce qui vous permettra par exemple d'utiliser un carburateur de Buick pour une Pontiac ou une Chevrolet.

À cette étape, vous devriez déjà posséder la trousse d'outils du bon mécanicien. Vous avez fait transporter ou remorquer votre auto à pied d'œuvre, dans votre garage si possible. Si vous n'en possédez pas, vous pouvez toujours en louer un près de chez vous ou réserver une place dans un des trois garages collectifs du club Voitures anciennes, pour la modique somme de 20\$ par mois. En échange d'un léger supplément, vous pourrez également utiliser tous les outils du club. Vous aurez ainsi la chance de rencontrer des collectionneurs d'expérience qui vous prodigueront de précieux conseils.

Un concours d'élégance

Une fois toutes les pièces manquantes réunies, on vérifie qu'elles s'assemblent bien et que rien ne manque. On procède ensuite à une série de photographies détaillées, histoire de savoir où ira chaque pièce une fois la voiture démontée. Car il faut bien y passer: pour avoir une classique parfaite et la connaître dans ses moindres détails, il faut la démonter entièrement, puis la rassembler.

C'est cet impondérable, ce long labeur du collectionneur qui peut faire passer la valeur d'un véhicule de 3 000\$ à 25 000\$. Mais il faut porter beaucoup d'attention aux détails, à l'authenticité des différentes pièces. Les moindres anachronismes (des poignées de portières 1950 sur un modèle des années 20, par exemple) diminueront la valeur de l'auto. Mais votre patience se trouvera un jour récompensée, lorsque vous tournerez la clé de contact et que le moteur vrombira comme il le faisait il y a 30 ou 50 ans.

«Certains de mes collègues se rendent à leur bureau avec leur auto ancienne, raconte Monsieur Bureau. Mais on ne peut absolument pas les utiliser chez nous pendant l'hiver, à cause de la corrosion que provoque le calcium. De plus, il faut disposer d'un garage où remettre l'auto, à l'abri du vandalisme. La plupart des collectionneurs

roulent surtout lors de pique-niques en famille, ou lors des événements organisés par le club, comme notre Concours d'élégance du mois d'août, à l'Île Sainte-Hélène.»

Cet événement se déroule sous le signe de la nostalgie, puisque chacun s'y présente non seulement en voiture, mais aussi en vêtements d'époque. Les dentelles des années folles y côtoient la brillantine des années du rock'n'roll, la musique d'autrefois se marie au ronronnement des moteurs. Ici on parle des grandes années de l'auto, comme ailleurs on discute des grands crus de Bordeaux.

Les grandes époques

«Certaines années présentent un intérêt particulier, affirme Monsieur Bureau. Sans qu'on sache pourquoi, par exemple, en 1924, il y eut une effervescence remarquable de création de carrosseries de grand style. En revanche, les années de guerre témoignent d'un manque de moyens. De façon générale d'ailleurs, les autos ont connu un net déclin sur le plan de la qualité de l'assemblage et des matériaux utilisés à compter de 1940. Quand je pense que les moteurs de Cadillac étaient montés, testés, puis démontés au grand complet et rassemblés, et que je compare ce perfectionnisme digne de Rolls Royce avec les procédés d'aujourd'hui...»

Mais Gilbert Bureau est le premier à admettre que pour la tenue de route et le confort, les voitures modernes sont inégalées. Ainsi, dans les Cadillac d'autrefois, les passagers étaient assis directement sur les essieux, et comme les amortisseurs de choc n'existaient pas encore, ils ressentiaient les moindres cahots. Il y avait aussi, au début des années 50, ces énormes américaines qui réagissaient très lentement au démarrage et roulaient avec un étonnant manque de stabilité.

«Mais à partir des années 60, les voitures américaines ont présenté une tenue de route comparable à celle d'aujourd'hui. Voilà peut-être pourquoi leur popularité et leur prix augmentent sans cesse. Je pense ici à la Camaro, à la Mustang, à la Corvette, toujours préférées dans leur version décapotable. Quant aux séries K d'aujourd'hui, je n'aimerais pas être obligé de les restaurer, tant leurs systèmes électroniques sont compliqués. Remarquez que, dans 30 ans, les collectionneurs les trouveront sans doute rustiques et simplistes.»

Il reste qu'effectivement, plus les modèles sont anciens, moins ils comportent de pièces complexes. Ainsi, un néophyte pourrait avoir avantage à se faire la main sur une voiture d'avant-guerre.

Un investissement profitable

Votre chef-d'œuvre mécanique terminé, vous voudrez sûrement le faire assurer à sa pleine valeur de voiture de

collection, et non comme une simple vieille bagnole.

«Cela ne présente aucune difficulté, explique Bernard Baron, évaluateur de voitures anciennes, dont les services sont recommandés par le CAA. J'ai une documentation qui me donne la cote de toutes les voitures anciennes, depuis 1909, des américaines comme des européennes, telle qu'elle fut fixée lors des plus récents encans. Presque tous les assureurs de voitures accepteront d'établir ainsi une police adéquate pour des modèles anciens.»

Et pour alléger les dépenses entraînées par ce hobby, ou encore pour arrondir les fins de mois, les collectionneurs ont le loisir de louer leurs autos aux différents producteurs de cinéma qui tournent des films d'époque. «Montréal étant devenu un centre cinématographique important, il en résulte une demande continue pour les voitures de nos 2 000 membres, explique Monsieur Bureau. Déjà au cours de la présente année, j'ai eu l'occasion de participer à deux films. Les grands mariages deviennent aussi de plus en plus souvent l'occasion pour nous de rentabiliser nos autos, tout en nous amusant.»

Ceux qu'intéressent les échanges internationaux verront plusieurs possibilités s'offrir à eux: ainsi, les Européens sont prêts à payer des fortunes pour des américaines du temps où elles faisaient étalage d'un délire de chrome. Certains collectionneurs d'ici arrivent donc à réaliser de très bonnes affaires en offrant de vieilles Impalas ou Buicks,

contre des Mercedes ou Alfa Romeo.

Tout comme l'immeuble, l'auto ancienne voit sa cote grimper presque continuellement. Il importe cependant de suivre les tendances du marché à l'occasion des encans, car il arrive, sans qu'on sache vraiment pourquoi, qu'une marque perde temporairement de sa valeur, que les collectionneurs se mettent à la bouder. Mais dans ce domaine qui s'avère étonnamment stable, les baisses ne surviennent jamais brusquement et s'étalent sur plusieurs années, pour éventuellement faire place à une remontée plus ou moins brusque. Alors si vous voulez faire rouler votre argent, pourquoi ne pas prendre cette métaphore au pied de la lettre et investir sur une des stars de l'automobile?

Pour en savoir plus long, on peut s'abonner aux revues *L'Auto ancienne* (3155, rue Marcel, Montréal), *Hemmings Motor News* et *Antique Automobile*. Un éditeur américain s'est spécialisé dans ce sujet avec une collection intitulée *Classic Motor Books*. L'argus du collectionneur s'appelle *The Old Car Value Guide* et est publié une fois par année. Pour connaître les substitutions possibles de pièces d'une marque à l'autre, on consultera le *Hollander's Book of Interchange*.

Des ventes aux enchères se tiennent partout dans le monde: à l'automne en Pennsylvanie (la plus importante), au printemps au Cégep Saint-Laurent et dans de nombreuses villes du Québec tout au long de l'année. ☺



L'Austin Healey 66, du grand sport

René Kundig, originaire de Suisse, a succombé au charme d'une Austin Healey, et particulièrement à la douce musique de son moteur.

«J'adore écouter le roulement qui me parvient de sous le capot, dit-il. Pour moi, il ne s'agit pas d'une pièce de musée que je me contente d'entreposer et de montrer dans des expositions, mais d'un véhicule fonctionnel, auquel je dois donc consacrer pas mal d'heures afin de le garder en bon état. Résultat: je n'ai pas le temps de m'intéresser vraiment à d'autres autos.»

○ Batterie Universelle Ltée ○

20 ANS D'EXPÉRIENCE DANS LA VENTE ET RÉPARATIONS DE BATTERIES
7920, 16^È AVENUE, MONTRÉAL, QUÉ. H1Z 3P5

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



SILENCIEUX

MUFFLER

PIÈCES D'AUTO COBRA INC.

PLIAGE DE TUYAU
CONVERSION SYSTÈME DOUBLE

350 est. Crémazie
Montréal, Qué. H2P 1E5

tel: 384-0783

SERVICE 24 HEURES



*Auto Électrique
R. Blouin Inc.*

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES
POUR VOITURES ANCIENNES
Recommandé par Daniel Noisoux

TÉL.: 253-7530

805 GUYBOURG
MONTRÉAL (QUÉBEC)
H1N 2X5



Nouveau spécialiste exclusif Innocenti

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

1875 Wellington, Montréal

937-9385

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 4A3
(514) 274-9349

1485 "A" Crescent
Montréal
H3S 2B6
(514) 845-4158



L'AUTHENTIQUE

POLISSAGE

Rapide

BUFFING

SNOW CHROME

514-336-7958

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

Marc Bourgeois, H.L. m.c.a.
Assuré

Guy & Gilbert

170, rue Sherbrooke ouest
Bureau 2200
Montréal (Québec) H2A 1J1

Téléphone (514) 281-0700
Télex: Eureka NH 055-60053

551 5560
527 8595

Serge Paquette Inc.
COURTIERS D'ASSURANCES



Serge Paquette, H.L. m.c.a.

280 ouest, St Charles, suite 141
Longueuil, Q.C. H4K 1K1

Marché d'assurances
particulier pour
voitures anciennes

Petites annonces

Talbot-Lago Record 1951
Steve Dana. (802) 446-2740

STANDARD VANGUARD SDHT4P 1951.
Int. à refaire. \$3500.
Michel Roy. (819) 735-3581

VOLKSWAGEN SD2P 1964. Très
bon état avec plusieurs autres
pièces en sus. Ernest Royer,
50 rue Vachon, Beauport, Qué.
G1C 2V2.
(418) 661-8421 ou 884-2417

MG-TC 1946 ROADSTER SPECIAL.
Un modèle recherché. Négociable.
(613) 837-1733

MG-TD RDST 1952. A terminer.
95% complet. \$8000.
(416) 858-3214

EVALUATION DE VOITURES
ANCIENNES ET DE COLLECTION.
Faire parvenir: description du
véhicule, numéro de série,
photo(s) retournable(s) et
chèque de \$30. Service pro-
fessionnel et rapide d'une
journée. Reconnu par compa-
gnies d'assurances.
Gilbert Bureau, 56 av. Oakland,
Hudson Heights, Qué. JOP 1J0

ROLLS ROYCE décapotable sedan de
ville 1925. Modèle exclusif.
Entreposée pendant 40 ans!
Carrosserie Hooper Angleterre.
(519) 652-3138 (Ontario).

PEUGEOT 403-B dans les années 50
avec seulement 11,000 m.; plus
une autre pour pièces. Possibilité
de livraison. Michel Bistodeau,
1380, 3e Rue, Trois-Rivières,
Qué. G8Y 2T8.

Toutes pièces de mécanique MGA
et MGB neuves et d'origine.
M. Rousseau. B 7558, Pommeroeul,
Belgique. Tél.: 065 620440

HILLMAN décapotable 1960. Entière-
ment d'origine sauf pour la
peinture qui est neuve. Super
propre. Un vrai bijou à \$5000.
VOIR PHOTO. Bertrand Roy,
38 Ch. Roy, L'Avenir, Qué.
JOC 1B0. Tél.: (819) 394-2858

MERCEDES BENZ 230SL décapotable
1967. Une beauté! (2e proprio)
42,000 m. d'origine. Deux (2)
toits, documentation, vitesses
manuelles, pneus Michelin.
\$22,000.

MERCEDES 180 1950. Parfait état.
FIAT 1100 en bon état de route.
Remorque pour voiture 500 km,
2 essieux, 2 tonnes de charge.
M. Rousseau, 7358 Pommeroeul,
Belgique. Tél.: 065 620440

JAGUAR 420-G 1969.
Tél.: (418) 679-3811

PEUGEOT décapotable 1927. Un
modèle rare et intéressant.
\$4500 ou échange...? Ron Pickering,
435 Landsdowne, Westmount, Qué.
H3Y 2V4. Tél.: (514) 932-3999.

Collection privée à vendre rapidement...
ROLLS ROYCE SILVER CLOUD 1961;
\$49000. ROLLS ROYCE S.C. Limo 1961;
\$49000. BENTLEY décapotable 1953;
\$30000. MERCEDES BENZ cabriolet 1951;
\$28000. CHEVROLET DE LUXE COUPE 1951;
\$9000. BENTLEY décapotable 1949;
\$26500. LaSALLE SD4P 1940; \$7500.
ASTON MARTIN 1934; \$35000. BUTCK SD4P
(voiture de Mme Eaton) 1931; \$22000.
AUTO CARRIER 1921 roadster; \$30000.
Brett Howell, 16 Beachview Cresc.,
Toronto, Ont. M4E 2L5.
Tél.: (416) 691-9855.

Pièces de JAGUAR MK V 1950.
Tél.: (514) 378-9701.

Pièces de MGA 1959.
Jean-Guy au (514) 469-3435.

Activités — Events 1987

Date	Activité/Event	Contact
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 Noisoux 733-9297



Classic Jaguar Specialist
Repairs and Restoration
Parts
Full Service

Service for Vintage to Late Model
English Cars (MG, Triumph,...)

MONTREAL (514) 457-4391

Now Booking for : Winter 87-88 projects and Winter Storage



CORBY/WISER'S

Gérald Maltais
Gérant de District Senior
Senior District Manager

Bureau des Ventes du Québec
Quebec Sales Office
752 Chemin du Golf
Ile-des-Soeurs
Montréal, Québec H3E 1A8
Tél.: (514) 769-4573

E.V.E.A. C.P. 332 V.M.R. H3P 3C6 - V.E.A.E. P.O. Box 332 T.M.R. H3P 3C6
MONTREAL QC CANADA

