



Autosiaaste

Vol. 13

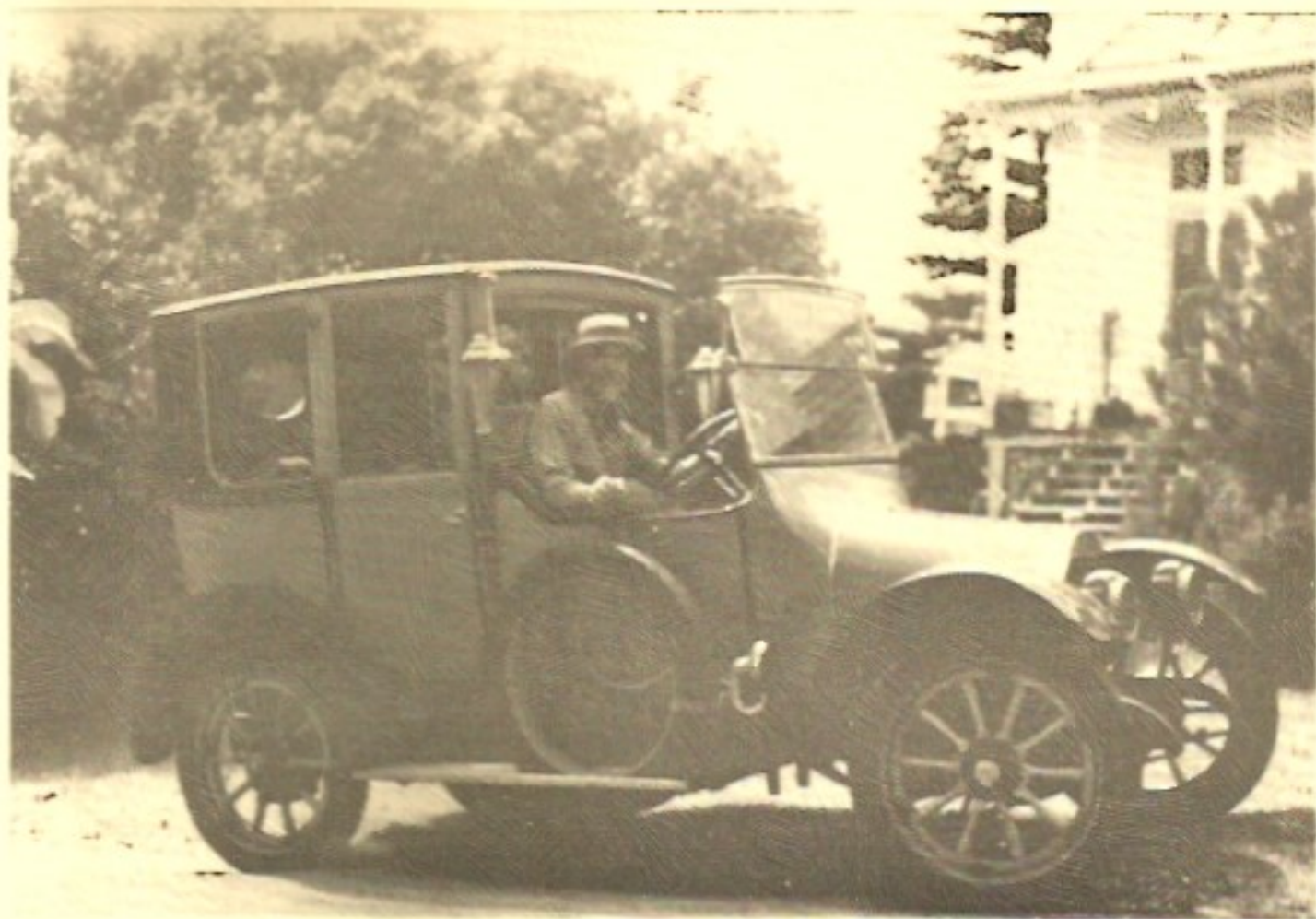
no 3

Membre



Member

Octobre October 1987



La Fiat 1912 de notre ami Serge Boissonneault.



ENTHOUSIASTES DES VOITURES
EUROPÉENNES D'AUTREFOIS
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

Officiers — Officers
1987

Président President	: Gilles Desroches :	rés.: 737-9392 bur.: 342-1320, p. 326
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.: 745-5626
Secrétaire Secretary	: Paul Dorval :	rés.: 672-5056 bur.: 465-2510
Trésorier Treasurer	: Jack Keery :	rés.: 457-6784 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 Director	: Daniel Noiseux :	rés.: bur.: 845-4158



Autosiate

Vol. 13
no 3



Octobre October 1987

Sommaire — Contents

Editorial	page 2
Potinsages - Ramblings	page 4
Tiptoe through the Tulips	page 5
AC-Bristol Restauration	page 11
Glossary - Glossaire	page 15
Vintage Racing Festival	page 16
A/H Restauration, part II	page 18
Une rencontre bien motivée - An encounter well motivated	page 21


"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 Gilles Desroches

LA RELEVÉ

Notre club existe déjà depuis plus de 13 ans et depuis quelques années le nombre de membres oscille toujours autour de 80. Bon an mal an une douzaine de membres nous quittent pour être remplacés par des nouveaux ce qui explique pourquoi si peu des premiers adhérents sont encore avec nous. On constate depuis un peu plus d'un an une certaine désaffection des membres face à certaines activités ce qui n'a pas été sans inquiéter les dirigeants du club. Le pique-nique cette année n'a attiré que 3 participants. Par ailleurs d'autres activités, comme la randonnée à Ottawa ont été des succès. Le conseil d'administration aurait-il mal perçu les desiderata des membres ? Y a-t-il trop d'activités durant l'été ou les membres sont-ils insuffisamment informés de la tenue de celles-ci ? Faudrait-il plutôt changer le type d'activités: concours d'élégance, slalom, activité sur semaine, activités sociales etc.? Les dirigeants actuels cumulent un grand nombre d'années d'expérience au sein du conseil et plusieurs éprouvent le besoin de passer le flambeau à d'autres mains bénévoles et désireuses de servir le club.

Il nous faut de toute urgence des volontaires pour prendre la relève. Il nous faut des candidats pour s'occuper de l'Autosieste et voir à l'organisation des activités, du recrutement, des compétitions etc.

SI CA VOUS INTERESSE, CONTACTEZ-NOUS: NOUS AVONS UN URGENT BESOIN DE VOUS.

J. RICHARD BOUDRIAS

Non. Il ne s'agit pas d'une notice nécrologique. Richard est heureusement bien vivant et lui, sa sympathique compagne Louise Hamel, leurs enfants et leurs autos se portent à merveille. Mais s'il est une personne qui au cours des dernières années a contribué plus que tout autre à la bonne marche du club c'est bien lui. Comment le remercier, lui et son inséparable Louise, des dizaines d'heures passées à l'organisation de toutes nos activités: téléphones, déplacements, achat de cadeaux, expédition des communiqués, réservations de restaurants et d'hôtels etc..

Tout cela accompli avec sa bonhomie et son humour maintenant légendaires. Nous l'avons vu à l'oeuvre remerciant tout le monde et donnant à chacun crédit pour sa collaboration. Il est maintenant temps de lui rendre l'hommage qui lui est dû:

**Pour la saison 1987
élu par acclamation**

RICHARD BOUDRIAS

MEMBRE LE PLUS UTILE A SON CLUB.



Editorial

by Gilles Desroches

THE NEW GENERATION

Our club has now been in existence for more than 13 years and for the last few years membership has always remained around 80 members. Through it all, if a dozen members leave us in a bad year, a dozen new members apply on a good year which explains why so few of the original founders are still with us. We seem to have noticed that for a little more than a year now, some of our activities have lost interest from our members and our directors are worried. The pick-nick this year took in only 3 participants. However other activities such as the ride to Ottawa were very successful. Could it be that our board of directors do not perceive correctly our members wishes? Are there too many activities during summer or are our members insufficiently informed of these events? Should there be a change of type of activities such as: concours d'élégance, slalom, weekly activity, social activity, etc..? The present directors have cumulated many years of experience and many now feel the need to pass on the torch to other benevolent hands desiring to serve the club.

We urgently need volunteers to take over. We need candidates to take care of the Autosiate, of the organisation of activities, of recruiting, of competition etc.

IF YOU ARE INTERESTED, PLEASE CONTACT US; WE URGENTLY NEED YOU.

J. RICHARD BOUDRIAS

No. This is not a obituary notice. Happily, Richard is very much alive and so are his lovely and charming companion Louise, their children and most of their cars. But if somebody should be singled out for having contributed over the last few years more to the good march of the club than any other, it should be him. How can we thank him and his inseparable Louise for the dozens of hours passed at organizing all the activities, phone calls, gift shopping, mailing of correspondance, reservations of restaurants, hotels, etc...

All this always accomplished with goodwill and his now legendary sense of humour. We have seen him often thanking everybody and giving credits to all for their collaboration. It is now time to praise him for all he has done:

**for the 1987 season
by public acclaim**

RICHARD BOUDRIAS

IS ELECTED THE MOST VALUABLE MEMBER OF THE CLUB

Tiptoe through the Tulips

by Roy Gillings

On Saturday morning, May 16th, twelve shiny cars gathered in Kirkland, at the Woolco parking lot. The object of the exercise was a carefree weekend in Ottawa - the major attraction being " THE TULIPS "!

With the help of his super Communication System, Richard brought the Club up-to-date, regarding the course of action to be taken in case of possible breakdowns or other difficulties encountered en route to Ottawa. While the system worked perfectly in the car park, alas, on the road the 'bugs' had the upper hand. Anyway, after stopping for the "Rag Tops" to be erected, because of the cold, we made one more stop along the way at Alfred for gas and coffee, before arriving safe and sound in Ottawa in time for lunch.



Pique-nique au parc Rockcliff.



René, un Suisse qui voit grand.

Inspite of the chilly weather, lunch in the Park was a very satisfying affair. And once our appetites were appeased, we set out to see the State Residence of the Governor General. This is a fine mansion, located in a beautiful park setting. In the grounds, everyone was thrilled to witness a game of Cricket. No pre-game "brawls" here, instead, the magnificent sight of the batsman - not only there to score runs, but also to defend his wicket and keep a wary eye on the "silly mid-on" position where the alert fielder was ready to pounce on any ball that came his way "How's that?" This unexpected tableau was a delightful addition to our day and a highlight of the trip. As for the Mansion, we concluded that the heating bills would be too high and to shovel the snow from that long driveway....well, definitely not our 'cup of tea'!

The National Aviation Museum was the next port of call. There we saw planes made of wood, wire and fabric, as flown by some of the heroes of World War I; and alongside these were their counterparts from World War II, such as the Spitfire, with its graceful lines. One could almost hear the reassuring roar of the Rolls Royce Merlin engine as the Spitfire, along with the Hawker Hurricane, helped save Briton in its darkest hour.

Also displayed were aircraft that were used in the early days of air transportation: float-, ski- and land-craft, such as those used by the pioneer bush pilots in their barnstorming days. Unfortunately, the hanger displaying the larger aircraft was closed. So, the Lancaster, Mosquito, Lysander, Dakotas, etc., will be saved for another day!



Dîner au restaurant Le Café.



Nos voitures parlementaires.

- 2 -

'The Talisman' was our hotel for the night and checking-in procedures were all completed by 4 o'clock - leaving time for a 'nippy-nap' before dinner at 7 o'clock. Our restaurant, 'Le Cafe' overlooks the Rideau Canal and provided us with a comfortable and attractive setting and good food - along with the 'good company' what more could you ask for? Although it had become very obvious that tulips were no longer in evidence in Ottawa, to any great degree, Richard provided a nice touch by making sure that the ladies each received one bloom - a rather rare variety imported from Taiwan.

We met up again at 10 o'clock Sunday morning, in the hotel lobby and once again we were faced with a cold, wet day. However, being a hardy group, we pressed on regardless!! Our schedule included a pretty tour of the Rideau Canal, under the guidance of Roger Hamel, lunch at The Market Place and, finally, a tour of the Parliament Buildings. viewing our seat of government, one wonders how so few can make so many 'gaff-foos' in such graceful surroundings! The tour was very interesting indeed - especially the Library.

We completed the journey back to Montreal by late afternoon. Well, in spite of our original objectives, a 'tip toe through the tulips' it wasn't! However, a fun weekend with fun people it WAS.

Our thanks again to Richard for his fine organisation abilities and to Roger Hamel, our Tour Master.

HERE'S TO THE NEXT TIME!

LES POPULAIRES

VOLVO PV

l'endurance suédoise



PV 544/644: des rondsuds sympathiques...

« La « PV 444 » ne peut être considérée comme un miracle technique, mais la robustesse et l'intelligence de sa conception, son excellente tenue de route, ses performances très acceptables et sa consommation guère réchibitoire, en font un ensemble homogène, qui serait, à coup sûr, susceptible d'intéresser une importante clientèle »... C'est en ces termes plutôt flatteurs qu'André Costa jugea la « PV 444 » à l'issue d'un essai, publié par l'Auto-Journal en 1951. Cette Volvo, conçue pendant la seconde guerre mondiale, ne devait cependant connaître qu'une faible diffusion en France. Ce qui la rend d'autant plus intéressante à redécouvrir aujourd'hui...

Auto
retro

444/544

UN PROJET RAISONNABLE

Si la firme « Volvo » a commencé à fabriquer ses premières automobiles (modèles « Jakob ») en 1927, ce n'est qu'à partir des années cinquante que les Français ont vraiment découvert cette marque suédoise.

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, sa production ne dépassait guère quelques milliers d'exemplaires annuels, destinés au marché intérieur, et à un petit nombre de pays voisins. Les « Volvo » des années trente concurrençaient surtout (par leur style et leurs dimensions) les modèles américains les plus courants importés en Suède ; ils s'adressaient, pour la plupart à une clientèle aisée (cf les PV 55/56) soucieuse de confort et de robustesse.

De fait, la firme réalisa bientôt que sa branche automobile ne pouvait reprendre qu'à un faible essor à l'avenir si l'on en restait à cette orientation. C'est pour répondre à cette inadéquation commerciale que fut élaborée à partir de 1942/43, un premier projet de véhicule à caractère populaire, voué à une large diffusion. A ce stade, plusieurs définitions furent envisagées, dont un modèle à traction avant, pourvu d'un moteur à plat. Gustaf Larson (co-fondateur de la marque avec Assar Gabrielson) s'opposa toutefois à tout « aventurisme » technique, et précha bien plutôt en faveur d'une conception technique classique, permettant de garantir un prix de revient raisonnable et une fiabilité déterminante.

Deux hommes assumèrent le patronat du projet « PV 444 » : Helmer Persson qui en fut l'initiateur, et Erik Jern qui mit à bien sa réalisation technique. Dès 1943, les grands traits de la future Volvo furent définitivement arrêtés : le véhicule serait du type monocoque (à structure très rigide) et recevrait un 4 cylindres en ligne cubité. Les freins (des tambours à commandes hydrauliques) ainsi que les suspensions devaient être étroitement inspirés de la production américaine de l'époque (notamment de la Plymouth), tandis que le style retenu pour la carrosserie était très calqué sur celui de la Ford 1940.

La présentation publique de la « PV 444 » eut finalement lieu en septembre 1944, à Stockholm (elle partageait la vedette avec la « PV 60 » modernisée). Le public suédois réserve un accueil enthousiaste à la nouvelle « Volvo » tout à fait adaptée aux difficultés économiques qui commençaient alors le pays (la Suède était restée neutre durant tout le conflit mondial, mais son appareil industriel dépendait pour beaucoup de l'étranger) ; sous son capot respirait un 4 cylindres 1,4 litres, volontairement bridé en puissance (40 ch à 3.800 tr/min) en vue de garantir une bonne longévité.

La transmission très orthodoxe, était confiée à une boîte 3 vitesses (1^{re} non synchronisée), reliée à un pont arrière à couple conique axial. Suspension indépendante à l'avant, essieu rigide à l'arrière, rien de très révolutionnaire, en vérité (à l'exception de la structure monocoque encore peu usitée à l'époque), mais des solutions éprouvées, bien dans la tradition de la marque.

Esthétiquement, la « PV 444 » demeurait fidèle au « look » américain d'avant guerre, avec ses ailes proéminentes et son « dos rond » associant le pavillon au coffre. Sur ce plan également, les dirigeants de Volvo avaient choisi la prudence, contre les partisans de la ligne ponton intégrée, alors le

principe était déjà acquis avant la guerre). Simple, pour ne pas être tropique, la « PV 444 » pensait ainsi avoir été conçue pour durer, et supporter le climat rigoureux du pays, aussi bien que ses routes au revêtement encore très imparfait.

Proposée à l'origine au prix attractif de 4.800 couronnes (taux unique au catalogue ; le noir, avec l'habitacle en deux tons, vert et jaune), elle obtint dès ses débuts, un vil succès d'estime du fait même qu'elle était la première voiture entièrement nouvelle présentée au public suédois, et que ses caractéristiques en faisaient une voiture familiale abordable, robuste et plaisante.

Le pénurie d'automobiles neuves, sensible depuis le début des années 60 (les importations s'étaient singulièrement raréfiées) favorisa en outre ses débuts commerciaux en l'absence de toute concurrence immédiate. Cela étant, la commercialisation effective des premiers modèles ne put intervenir qu'à la fin de l'année 1946, en raison des difficultés d'approvisionnement en matières premières dont souffrait toute l'industrie suédoise...

Les premières commandes purent enfin être honorées (au tarif de 1947 à cette date, mais ce n'est en fait qu'un an plus tard (à la fin de 1947) que la production put atteindre un niveau significatif, le démarrage effectif de la série ayant posé de nombreux problèmes d'organisation.

En 1949, la gamme s'élargit quelque peu avec le lancement du modèle « PV 444 S » (pour Spécial) doté d'une finition plus recherchée (elle était proposée en « gris pigeon »), de boutons de parking et de quelques ornements supplémentaires.

UNE VOITURE SANS et PLATRES 10...

En septembre 1950, fut présentée la série « B », pourvue de nombreuses améliorations : le moteur voyait sa puissance portée à 44 ch SAE (garantisés ainsi plus de 120 ch DIN), tandis que la boîte de vitesses offrait désormais une première plus silencieuse. Le tableau de bord fut également revu dans un style plus rationnel (le compteur de vitesses était désormais placé devant le conducteur), ainsi que l'habitacle revêtu d'un nouveau garnissage. Très incognito pouvait enfin apparaître la nouvelle implantation des dynamos montés sur un support métallique en « T » placé au milieu du toit. Summés le « Crucoo » par les Suédois, ce dispositif plutôt disgracieux, fut finalement remplacé par un système plus conventionnel dès 1952...

A partir de 1950, chaque série annuelle fut ainsi différenciée par une nouvelle lettre. A la série « B » succéda la série « C » en 1951, la série « D » en 1952, jusqu'à la série « L » 1957 qui conclut la lignée des « PV 444 ». Sur le plan commercial, le « petite » Volvo dépassa très rapidement les records antérieurs de la firme. La 25.000^e « PV 444 » sortit ainsi des chaînes en 1952 ; 4 ans plus tard, la marque fitait le 100.000^e exemplaire, et l'événement s'annonçait encore sous les meilleurs auspices.

Entretiens, il est vrai, la « PV 444 » avait acquise une excellente réputation : les premiers clients n'avaient pas à subir les « piteurs » inhérents au lancement d'un nouveau modèle. Au fil des ans, et des kilomètres, les Volvo purent ainsi faire la preuve de leur bonne conception, et la satisfaction des propriétaires concrets, pour la firme, la meilleure des publicités possibles...

Peu modifiée en profondeur, la « PV 444 » fit cependant l'objet d'importantes améliorations

durant ses 12 ans de carrière, visant à la maintenir au niveau de la concurrence.

En 1954, la lunette arrière fut ainsi élargie, tandis qu'apparissait une version « Export » très bon marché et dépourvue à l'extrême (elle eut peu de succès). L'année suivante, la série « K » reçut un moteur plus performant (51 ch au lieu de 44) doté d'un nouvel arbre à cames, et d'un taux de compression relevé.

La même année, en automne, la « PV 444 » faisait ses débuts officiels aux Etats-Unis. En dépit de son prix élevé, et de son style démodé, la Volvo plut aux Américains qui lui trouvèrent un côté « snob » très plaisant... Pour satisfaire aux besoins de ce marché très exigeant, la firme améloria encore la finition de ses modèles et les équipe d'un moteur « Sport » (type « M5 » B14A) développant 70 ch grâce à 2 carburateurs SU, un arbre à cames modifié, et des soupapes d'admission agrandies. Ainsi dotée, les « PV 444 » « M5 » leur moteur avait été étudié à l'origine pour la petite sport « P1300 » qui ne devait être diffusée qu'à moins de 70 exemplaires) destinés surtout au marché américain (elles n'étaient pas livrées en Suède, à l'origine, pouvaient atteindre plus de 140 km/h, et leurs accélérations les rendaient très amusantes à conduire, en raison même de leur maniabilité, très supérieure à celle des modèles américains concurrents...

1958 : UNE FAUSSE SORTIE

L'aventure américaine de Volvo se révéla rapidement bénéfique. Dès 1957, les ventes de la marque dépassèrent les 10.000 exemplaires aux USA, un prélude à d'autres conquêtes, plus ambitieuses encore. En Europe, cependant, le modèle eut plus de difficultés à s'implanter sur les marchés les plus porteurs, en raison des droits de douane élevés qui grèvaient lourdement son prix de vente. De fait, on ne rencontre qu'un faible nombre de « PV 444 » en France, à l'époque, que la notoriété de Volvo n'ayant été établie que quelques années plus tard par le biais de la « 122 » Amazon.

La « 444 » quant à elle, fut retirée de production en août 1958. Le lancement de la moderne berline « Amazon », en 1957, eurent pu signifier l'arrêt définitif de la série précédente. En fait, la firme réussit de maintenir les deux gammes en production, au vu des bons résultats commerciaux qu'obtenait encore la « PV 444 » sur de nombreux marchés. L'« Amazon » s'adressait d'ailleurs à une clientèle différente, et ne lui faisait que très indirectement concurrence. Tout au moins au début.

La dernière « 444 » (série « L ») fut assez semblablement retirée. Extérieurement, une nouvelle grille de calandre à barres fines et de plus grands feux arrière permettaient d'identifier la nouvelle série, disponible désormais avec le moteur 1.6 l (type « B16 ») étudié pour la berline « Amazon », et proposé en 2 variantes de puissance : 60 ch (avec un seul carburateur) ou 85 ch (avec deux carburateurs SU) pour le modèle « Sport », susceptible de dépasser les 155 km/h. La transmission fut également revue (boîte 4 vitesses à partir de 1958) de même que la suspension. A partir de 1957, toutes les Volvo purent, en outre, être livrées (sur option) avec des ceintures de sécurité à 3 points, une initiative propre au constructeur suédois qui devait être suivie de beaucoup d'autres, en faveur de la sécurité active et passive.

auto
retro

LA « 544 » : UNE FIN HONORABLE

Remploie directe de la « 444 » la « PV 544 » fut présentée à la fin de l'année 1958. Inchangée sur le plan mécanique, elle s'en distinguait entièrement par son pare-brise bombé et large, sa plus grande lunette arrière, ses feux positionnés rénovés, et son tableau de bord, muni d'un nouveau compteur de vitesses horizontal, semblable à celui de l'Amazon.

La gamme se composait de 3 versions principales : la « Standard » équipée du « B16 » A (60 ch), la « Spécial » plus luxueuse et la « Sport » (moteur 85 ch) munie d'une boîte à 4 vitesses toutes synchronisées.

En 1961, l'ensemble de la gamme (série « C ») bénéficia du nouveau 4 cylindres « B18 » (1,8 litre) des « 122 Amazon », offert en deux en 2 variantes de puissance (75 ou 90 ch, selon le nombre de carburateurs).

Les années suivantes, marquées par un certain tassement des ventes, n'apportèrent que peu de modifications à la gamme « 544 », désormais sur le déclin. En 1964, la série « F » reçut de nouvelles jantes ventilées, de nouveaux emblèmes, ainsi qu'une calandre simplifiée et déchromée. Une escalade, la variante « Sport » affichait maintenant 95 ch (SAE) et pouvait prétendre à plus de 180 km/h pour le plus grand bonheur des rallymen amateurs qui avaient déjà eu l'occasion d'apprécier ses qualités en compétition.

La série « 544 » fut finalement arrêtée en octobre 1965. Depuis 1944, 440.000 « PV444 » et « 544 » avaient été produites, dont 160.000 à destination de l'étranger. L'utilitaire « Dum » dérivé (elle était montée sur un châssis adapté pour permettre plusieurs études de carrosseries adaptées aux besoins des clients), fut, quant à elle, maintenue en production jusqu'en 1969.

D'une robustesse à toute épreuve, elle fut longtemps regrettée en Suède, comme dans tous les pays où elle fut exportée. Accessoirement, son châssis adapté (type « 445 ») permit à quelques carrossiers indépendants de proposer, en quantité réduite, d'élégants cabriolets au style très américain, qui sont aujourd'hui les plus recherchés de tous les modèles 444/544.



PV 444: une planche de bord au « look » très « US »...



La planche de bord de la PV 544, inspirée de celle de l'AMAZON.



DERNIERE ANNEE DERNIERE VICTOIRE

Cercue à l'origine comme une voiture populaire et robuste, la « PV 444 » n'était pas destinée, à priori, à devenir une « bête de rallyes ». Mais il apparut bientôt que son extraordinaire fiabilité et son moteur moderne pourraient être valablement exploités en compétition.

Durant les premières années de sa carrière, la « PV 444 » ne figura qu'accessoirement au départ de certaines épreuves sportives. En 1949, un équipage privé décida cependant d'en aligner une au Rallye de Monte Carlo. Ce fut le début d'une longue série de participations aux épreuves les plus en vue du championnat.

En 1950, la firme constitua une équipe officielle, avec la bénédiction de Gunnar Engström et c'est le pilote Gunnar Andersson qui décrocha cette année là, le premier titre de la marque en championnat européen des Rallyes sur une « PV » très bien préparée.

Le même Andersson devait, par la suite, remporter le Grand Prix d'Argentine (réservé aux voitures de tourisme), en 1950, sur une « 544 », et donner à Volvo un deuxième titre en 1952.

Pour sa fin de carrière, la « PV 544 » s'offre enfin une remarquable victoire à l'East African Safari 1955, entre les mains des frères Singh (qui obtinrent ainsi de cette épreuve leur chasse-garçonne).

Quelques équipes utilisèrent également la « 544 » Sport comme « monture d'initiation », tandis que de nombreux conducteurs soucieux de performances ont pu apprécier ses prestations sur les routes des années 60.

Sous ses apparences plutôt rassurantes, la « PV 544 » dissimulait ainsi un caractère très marqué, surtout dans sa version « Sport » à grande puissance.

Peu connue en France, cette Volvo tire le style n'est pas sans rappeler celui de la « 203 » Peugeot. S'est toujours bien défendue dans sa catégorie. Peu de voitures courantes de moins de 1.500 cm³ pouvaient garantir un vrai 140 chrono au milieu des années 50. La « 444 », avec le moteur B14 70 ch, était de celles-là. La « 544 » Sport, quant à elle, filait allègrement avec les 190 chevaux lorsqu'elle ne les dépassait pas à une époque où une bonne berline de 1.600 cm³ se contentait encore de 135 km/h.

Sans en avoir l'air, cette Volvo d'un autre âge put ainsi se mêler, jusqu'à la fin, à la lutte au sommet dans sa classe de cylindrée, et même challenger avec violence la susceptibilité des propriétaires de BMW 1800 ou de Giulia Ti, d'une conception beaucoup plus moderne pourtant. 20 ans après sa sortie, la « PV » demeure toujours une référence, et si le titre « 120 » lui a succédé avec panache, nous n'oublierons pas que Volvo doit aussi sa bonne santé actuelle à la réputation bien établie des premières « 444 ».

La dernière carrosserie de « 544 » sortie de la chaîne d'emboutissage portait cette inscription symbolique faite au pneux (sur des pneus de l'usure) : « Adieu, vieille amie. Princesse des voitures »...

Une princesse ? Peut-être pas. Une amie, certainement. Dans un sens, n'est d'ailleurs préférée...

Nous tenons tout particulièrement à remercier les membres du club « VIKING » et VOLVO-FRANCE (en la personne de M^r GALLICHET) d'avoir obligeamment mis leurs voitures à notre disposition pour les besoins de cet article.
Viking Club de France, 30, Rue Saint-Dominique, 75007 Paris, Tél. 45.51.65.29.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES « PV 444 » MODELE 1951

MOTEUR : 4 cyl., en ligne, 1.420 cm³ (75x80). 1 carbu inversé carter. Refroidissement par eau. Graissage sous pression. Taux de compression : 6,5 à 1. Soupapes en tête. Arbre à cames latéral. 44 ch à 4.000 tr/min. Couple maxi : 9,5 Mkg.

TRANSMISSION : boîte 3 vitesses (1^{re} non synchro). Embrayage mono disque à sec.

STRUCTURE : monocoque. Suspension avant à roues indépendantes, par ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à essieu rigide, ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.

FREINS : hydrauliques, à tambour sur les 4 roues.

DIRECTION : à vis et doigt.

DIMENSIONS : longueur : 4,38 m, largeur : 1,58 m, hauteur : 1,56 m, empattement : 2,60 m, voie AR : 1,28 m, voie AV : 1,30 m, Poids à sec : 920 kg env.

PERFORMANCES : vitesse maxi : 120 Km/h, Consommation : 9/10 litres aux 100.



« PV 544 » MODELE 1951 différences par rapport à la « PV 444 »

MOTEURS ch : 1.582 cm³ (79x80). Compression : 8,2 à 1.85 ch SAE à 5.500 tr/min. Soupapes en tête avec tiges et culbuteurs. Arbre à cames central. 2 carburateurs SU.

MOTEUR 66 ch : cylindrée identique. Compression 7,4 à 1. 66 ch à 4.500 tr/min. Couple maxi : 11,8 Mkg à 2.500 tr/min. 1 carbu Zenith.

TRANSMISSION : boîte 4 vitesses toutes synchronisées. Ou 3 vitesses sur modèle standard.

DIRECTION : à vis et pign.

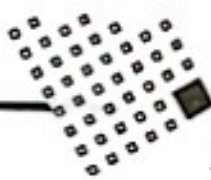
POIDS : 990 kg.

PERFORMANCES : vitesse maxi : 140 à 160 km/h selon version. 0/100 : Sport 15 sec. env. Consommation : 9/12 l/100 env.



FACE A LA CONCURRENCE (1064/65)

Volvo PV544 Sport	1,8 l	90 ch	160 km/h	13.600 F
Volvo 122S	1,8 l	90 ch	160 km/h	15.700 F
Triumph 2000	2 l	90 ch	160 km/h	18.900 F
Alfa Romeo Giulia Ti	1,8 l	106 ch	165 km/h	17.800 F
BMW 1800	1,8 l	90 ch DIN	160 km/h	18.800 F



AC-Bristol Restoration

by John Smith



The story of my particular A.C. goes back to 1980 when my enthusiasm for old cars was extreme. I had at that time a 1954 Austin Healey 100-4, a 1959 Ferarri Coupe, and was in the middle of restoring a 1966 Austin Healey 3000. The time seemed right to look for another project after the Austin Healey, preferably a nice straight forward roadster. A "friend" of mine had mentioned the existence of an A.C. Bristol in Granby Quebec that was supposedly sitting in a barn with a partially dismantled rear suspension. Unfortunately when I pressed him for further details his memory would falter.

As luck would have it about 2 years later an advertisement appeared in the Gazette "1959 AC Bristol for restoration". Needless to say I jumped in my car and drove to Granby to see the car. What I saw and what I expected were two different things. Sometime before the advertisement was placed in the Gazette, and from when I had first heard about the car, it had changed hands. The new owner had in fact found the car in a chicken coop and brought it to a garage for evaluation. Somebody at the garage had completely stripped the engine due to it being seized from having sat around for years. The car was completely covered in years of dirt and grime with the engine sitting in the rear trunk. It was painted the most horrendous jaundice yellow one could ever imagine. The rear suspension was being held together with wire. The garage had given the owner such a fright as to the cost of restoration that he decided to sell the car rather than proceed with any further work.

What I bought was a 1959 AC Bristol with overdrive, oil cooler, Bristol 100D2 engine, and provision for a roll bar. It didn't take long to realize that a few years of work would be needed to bring this car back to its former glory. The engine had been disassembled using one tool a hammer! The once high compression pistons were now low compression, they had been completely flattened across the dome. The body was badly corroded through exposure to water and other external elements (chickens). The interior would have to be completely redone as the leather had dried up and split. The car was basically complete except for missing bumpers, grill, and light assemblies.



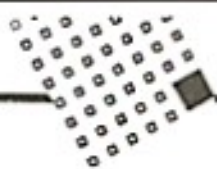
(suite)

Work started on the car in the fall of 1983. With the aid of Victor (my local friendly body expert) we completely stripped the car to the bare chassis.

The car is constructed in the "Superleggera" body style which means there is a series of thin wall tubes supporting the bodywork. The body does not add any rigidity to the vehicle, it is simply an envelope against the wind. It soon became evident that this is a handbuilt car. No two pieces were the same, and for that matter no two cars were either.

Many thin tubes were replaced along with large sections of the body panels. Aluminum sheets had to be ordered (5 in total) that were compatible with the existing body material. All interior bulkheads, floor pans, rocker panel areas, and front nose had to be repaired or replaced. One of the biggest challenges was the fabrication of a new bonnet. This bonnet has a compound form which means it not only rises to a large hump in the middle but also from front to back. The Bristol engine is very tall and with fitted air cleaners clearance is at a minimum. The only way we were able to fabricate a bonnet was to find a car in Florida and take detailed measurements of the bonnet hoping it would fit. The frame was sandblasted and painted in Imron Black. The body was completely stripped with paint stripper (2 gallons and 2 months of my father's time). The body was then treated with metal conditioner and given a coat of vinyl wash primer. After this, a coat of Imron primer was applied to effectively seal the aluminum. Several coats of sandable surface primer were applied and block sanded. For the final finish I chose a red Dupont Laquer.

In conjunction with the body work, research was being done into the availability of A.C. parts. As luck would have it a business trip took me to London for ten days and I managed to take an afternoon off and visit the A.C. factory in Thames Ditton. I found the original factory all right with the A.C. Logo painted on the side of the building as all the photos showed. What I didn't know however was that they had moved about 5 years before hand! I eventually found their new small facility a mile down the road. The only spares they were able to supply were kingpins, chrome bumpers caps, four grommets, two handbrake cables, and order me a new windshield, for the rest I was on my own. It was at this stage I began to panic! One useful thing at the factory was that I was able to see the original order book and trace the delivery of my car. It was shipped on Aug 24/1959 to Budd & Dyer on St-Catherine Street in Montreal for a customer in Alberta. Somehow this car ended up in



Montreal with Mr. L. Popiel in Granby. How this happened nobody can explain. A.C. cars also let me look through their North American correspondence file and it was here that I found the name of a gentleman in Sarasota Florida who had an A.C. Bristol. I am lucky enough to have parents that are retired and have a home in Naples Florida which is only about 80 miles from Sarasota. Contact was made and we managed to see a A.C. complete and pickup 6 used pistons. From Joe in Sarasota we heard of Bob in Ft Meyers who had a A.C. Bristol in the process of being converted to V8 power. Bob over the last couple of years has proven to be a real enthusiast in supplying information and where possible some parts.

The engine has proven to be a real challenge. The original design for the Bristol Engine was based on the 6 cylinder BMW "328" engine, a 1971 cc unit with overhead camshaft operating inclined valves with an unusual pushrod arrangement to obviate the need for a second camshaft. It featured a long stroke with Hemispherical Combustion chambers and triple downdraft carburetors. The 100D2 Bristol engine develops 128 B.H.P. at 5750 R.P.M. My particular engine had run approx 40,000 miles before the rear suspension of the car gave up and was put in a barn in 1973. Unfortunately it sat unturned for nine or ten years, the result being that the pistons froze solid in the bores. The crankshaft was in good condition though needing a regrind, and the camshaft was in excellent condition. The rest of the engine needed complete refurbishment.

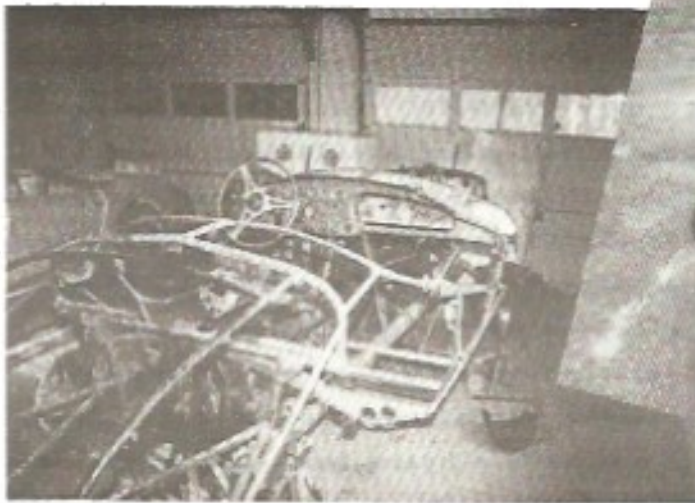
A lot of research was done to find similar available parts. This was spurred on by the fact that Bristol Motors in U.K. responded to my inquiry for parts with a price list amounting to over \$2300.00! Such things as engine mounts, carb kits, oil filters etc were no longer available. A set of main bearing came to a whopping \$560.00 and this is only a four main bearing crank! Cylinder liners were ordered from Engine Rebuilders in Montreal after a lot of detective work by my father. He discovered that an old Ford flathead V8 had the same 66mm bores the Bristol required. We waited two months for these to arrive. A spare head with all the valve train in good condition was bought in Atlanta. From this head all the parts necessary to refurbish the old one were found and in addition I now have a spare head. Mario Boies supplied headlamps, tail lamps, and running lamps. The A.C. owner's club in England have helped me locate front shockabsorbers, gas filter cap, new speedometer, and technical data such as a wiring diagram. From the start of

(suite)

the project I wanted my seats recovered in leather by Al Cuttler. Unfortunately he retired and moved to Ontario. I looked around for about a year to find somebody I trust. As fate would have it a gentleman was located in St-Bruno who has done an excellent job for me. To date I have not found carpets, convertible top, or a tonneau cover.

The front grill has proven to be quite a problem. These grills were supposed to be available through the A.C. owners club, but the supply of these ran out. A wooden pattern of the front grill opening was made and a stainless steel grill was fabricated out of four sections and welded together. All that remains is to buff the grill.

The car is now in the home stretch. It is my intention to complete the car for Spring 1988. The car currently is about 75% assembled. The paintwork has to be rubbed out, engine started, wiring system fully checked out, new windshield found (the one from the A.C. factory would not fit), and various sundry items located and fitted. This car has been a constant challenge and I can only hope that all major hurdles have now been cleared. If the A.C. gods are willing it should be my pleasure to show fellow club members my handiwork next year.



Glossary - Glossaire



English

Accumulator
bonnet
boot
bottom gear
capacity (engine)
carburettor
change gear
dicky
estate car
gear lever
hood (folding)
indicator
lamps
lorry
motor car
mudguard
petrol
saloon
shooting brake
silencer
spanner
starting handle
top gear
tyre
wind
windscreen
wing

American

Battery
hood
trunk
low gear
displacement
carburetor
shift gear
rumble seat
station wagon
shift lever
top
turn signal
lights
truck
automobile
fender
gasoline
sedan
station wagon
muffler
wrench
crank handle
high gear
tire
crank
windshield
fender

Français

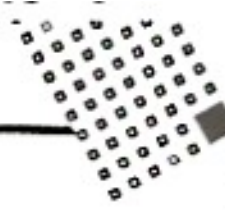
Accumulateur
capot moteur
malle arrière
petite vitesse
cylindrée
carbureteur
changer de vitesse
speeder
familiale
levier de vitesse
toit
clignotants
phares
camion
automobile
garde boue
essence
berline
break
échappement
clef
manivelle
prise directe
pneu (pneumatique)
vilebrequin
parebrise
aile

(avec la coopération de Lord Montagu of Beaulieu, F. Wilson McComb (Behind the Wheel) et Richard Boudrias (Autosiaiste))

Bienvenue — Welcome

Pierre Larochelle XK 120 DMC
Léo Legris Jag 56 2.8
Jon Nichols





Vintage Racing Festival

Shannonville, July 11-12, 1987

by Tom Merson



As our Club's delegates to this international event, we were warmly welcomed by Malcolm Elston, festival co-chairman. Following a tour of the Shannonville facility and introductions to the many organizers, we were treated to two days of highly competitive racing.

Approximately 120 cars raced in six categories ranging from "pre-war" which included such classics as the Morgan trike, MG-TD, Frasernash and Lotus VI; to the "production sports cars" class where the likes of Austin Healey 100, E-Type Jaguar, Porsche 356, MGA Twincam and Mercedes 300 SL vied for racing honours.

It was certainly a rare treat to see these outstanding, superbly preserved racers of yesteryear. The formula juniors: Lotus, Cooper and Brabham; the "sedans" class: Coopers, Lotus Cortina and Elite, Sprite and Alfa Romeo. The historic (muscle cars): McLaren Chev, Lola T70 MK1, Porsche 904 GTS and Shelby GT 350.

On day two, the festival's concours competition took place. A fine array of papered automobiles were displayed, including the now-familiar rich Chrysler - Austin Healey 400-4. Also featured were the seldom seen Daimler SP 250, with several examples on hand.

All in all the event was an overwhelming success. While the competitive aspects were the most exciting, the entire trip was very satisfying and certainly an experience to be shared with my fellow enthusiasts. Imagine the challenge of a two day rally winding-up in Shannonville for the VARAC 1988 Festival. Their organizers would be pleased to work out the details of such an event should we accept their invitation.

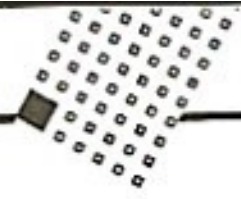
If you are tempted by this novel idea for a Club Event, please let your directors know.



Alfa Romeo Tubolare.



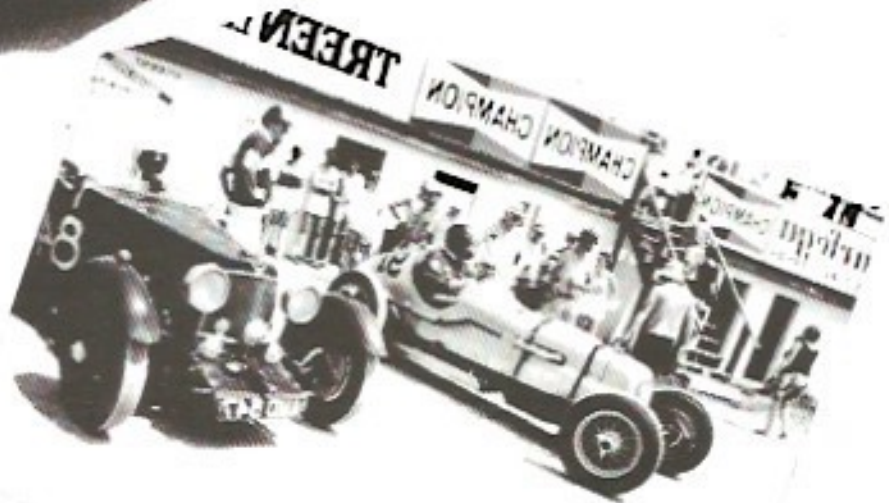
Mercedes 300 SL "Gullwing".



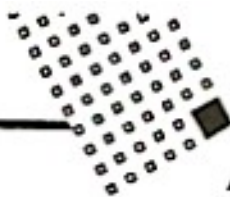
Morgan three wheeler.



DA



ARE



Chrysler's Introduction to Austin-Healey

by Rich Chrysler, Southern Ontario

PART II

Continued from the February CHATTER

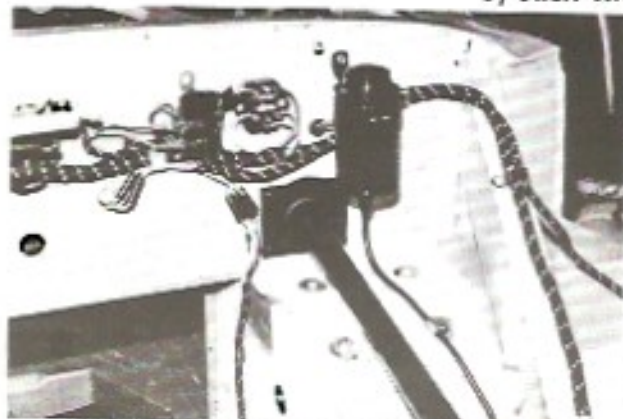
20. The wire harness and electrics will be tackled next. Examine each electrical component - fuse block, relays, switches and so on for signs of wear, damage or corrosion and replace as required. Install these parts in their respective locations on the car.

On an old car, the wiring is perhaps best replaced with a new harness - cloth covered being more close to the original design. Sort out the new harness and you will find that it comes in a few separate pieces. Find the main part that travels through the middle of the firewall area. This forms somewhat of a trunk - like a tree - with the branches protruding out through the front of the car to the left and right, while the "root" branch out beneath the dashboard area.

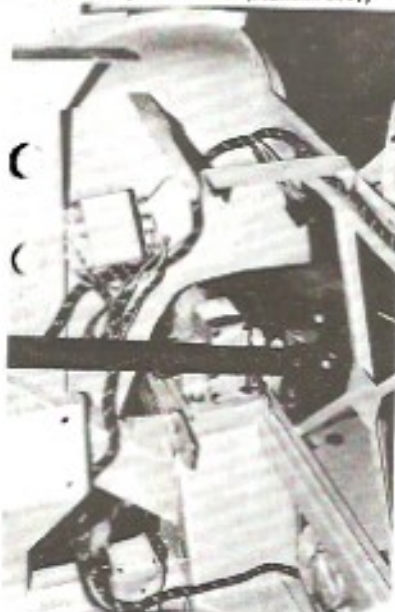
Now comes some "fun". The main "trunk" grommet must be fitted by passing the entire "root" system through that little grommet hole, one bit at a time. Take your time and it will fit through. It takes about five minutes and forty swear words and suddenly you'll have it! Now stuff the root system through the firewall hole and run it up till you can fit the grommet.

Now gently lay out the engine compartment "branches" and note by examining the colours and their relation to the components. Run them to the left and right sides as required and get some of those wire harness mounting clips and screws - if necessary, new clips are available. Start fitting the mounting clips and fastening down the harness. Trim the ends of the individual colour coded wires as necessary and start fitting to the terminals of each component following the wiring diagram in the manual.

Now find the section of harness that runs down the frame rail to the rear of the car. Note that there are appropriately coloured end plug type terminals which fasten up to the main harness you just installed. Plug them in and start routing the cable under the car, mounting up as required. You will find that it branches a lead off to the fuel pump. The harness pumps up over the rear axle area and disappears through another grommet and into the boot area. Here it is kept in position by welded metal tabs.



Main firewall harness and grommet. Note main harness to rear of car comes up vertically and plugs into main firewall harness. Also note asbestos panel details. (Author's BNT)



Shows routing of harness and relationship to brake stop lamp override relay and wiring across front braking area.

Another wire branches off to the fuel tank sending unit. Leave it loose for now. The harness again comes to a set of plugs for the section which runs across the back of the car. We'll leave all this out for now, until the shroud and fuel tank have been fitted. There are a couple of other sections of the harness we will leave off for now. The overdrive section and the dip switch section can go on later when their respective components have been installed.

One more section can be fitted and that's the one from the brake stop lamp override relay, across the front bonnet support bracing. These are easier installed now before the shroud goes back on. Also the stator tube harness traveling down the steering column can be fitted and plugged into this main front harness section.

21. The dashboard should be attended to at this point. The instruments should be examined and renewed or rebuilt as required. Smiths Industries will rebuild your instruments for a reasonable charge and do an excellent job. All switches should also be carefully examined and renewed if not perfect. The panel itself should have no extra holes or dents, etc. and should be finished in a gloss paint in accordance with your colour scheme. Chrome grab handle and other chrome bits, mounting screws, etc. should be examined and renewed as required. Remember every time you get in your car you will notice if it's not perfect, so do it right the first time! When all has been made satisfactory, the wiring can be fastened into the components. I prefer to sit in the car on the drive-shaft tunnel and with the dash still loose, lay it face down on my knees and fasten everything up to its backside. Then the dash can be brought upright and fitted into its mounts. This is far easier than lying on your back under the dash with a light trying to work over your head to do up some awkwardly placed mounting screws and wires.

Restoration . . .



Showing harness for horns and brake stop lamp switch.

22. The wiper system should be checked over, cleaned, regreased and tested before installation. Again, it is far easier to fit this assembly onto its motor mounts before the front shroud goes on, while you can still see what you are doing. White "LUBRIPLATE" grease is excellent for greasing this assembly and it will give years of trouble free silent service. We'll cover the fitting of the females, nuts, gaskets, wiper arms and blades later, when we start installing hardware and trim bits.
23. The fuel tank should be thoroughly cleaned out and pressure tested for leaks, then painted gloss black. A slushing solution available at your local airport or aircraft supply is a good thing to use in your tank to eliminate chances of rust or scale buildup inside. A quart of this is about the right amount and will cost you about \$15.00. Be sure to remove the sending unit and tape over all openings securely before treating the tank. While the sending unit is out, check its float for leaks and carefully remove the cover from the sender itself. You'll find a feeler wire running up and down a small electrical coil. These units have been known to fail simply because of dirt or corrosion on these coil and finger surfaces. Gently clean them and a touch of electronic contact cleaner will also help here. Now carefully put the unit back together and fit a new gasket (available) around the tank opening and carefully install the unit and tighten down the screws.

New rubber seals are probably required around the boot floor opening before the tank is installed in the car. This seal is about 5/16" thick and 1" wide. Contact cement this seal around the opening carefully and you should get a good water tight seal when the tank is set in.

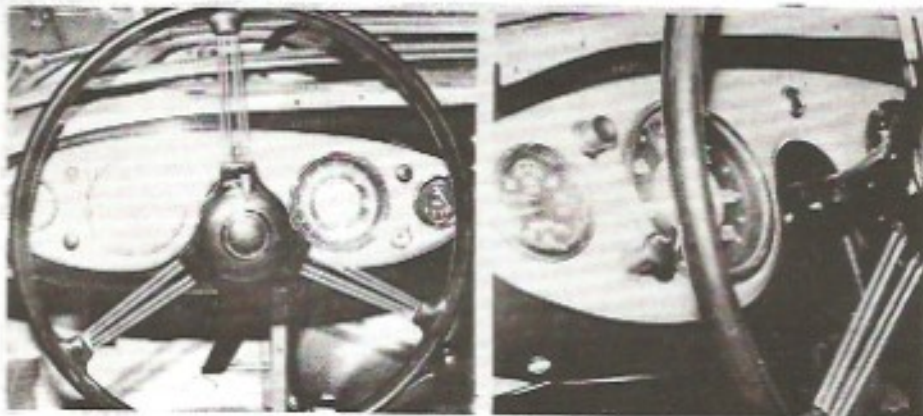
Fuel tank straps are available new if yours are rusty or broken. Fasten these in place and tighten down firmly against the tank. Now finally fasten up the sending unit wire from the harness and tighten the little brass nut on the terminal securely.

The fuel pump should be carefully checked over and tested before installation in the axle cavity. Make sure its the correct one for your car. Check that the points set is clean and operating strongly and that the gauge filter assembly is clean and tightened correctly. Dirt and foreign material in the pump is the most common

problem after a complete rebuild of a car and this filter may become clogged soon after the car is back on the road. Keep this in mind later on if you have fuel starvation problems. Fit the pump correctly in the mounts and fit a new steel line from the tank to the pump - again using the old line as a pattern. Don't forget to fit a grommer on the line where it passes into the boot from the axle area. Carefully tighten all connections to pump and tank. Don't overtighten - these are brass fittings and could strip.

Run a new line from the pump forward along the frame rail using the old line as a pattern. Use new clips and screws as required.

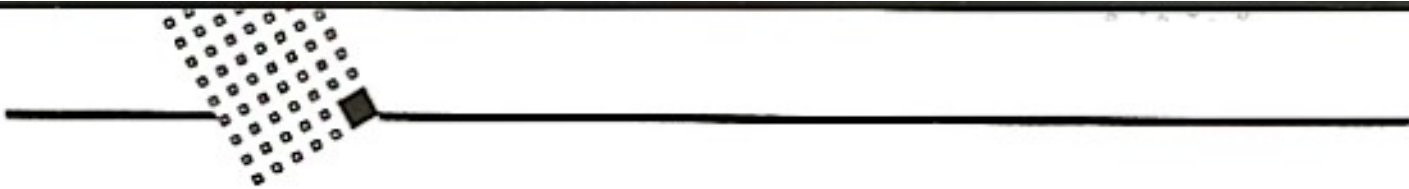
24. The fresh air ducting in the engine bay can now be installed along with the butterfly flap assembly on the firewall. Install the cable and mounting bracket for this under the dashboard and adjust the linkage so it will fully close when required. The duct will be held in place by the 4" dia. hose clamp you've had cadmium plated, and the wrapover strap type steady bracket is painted black and affixed to the wheelarch.



Dashboard detail. (Authors BNI)



Fresh air duct and aperture - note also further wire harness details.



25. The engine/gearbox/overdrive assembly is to be dealt with next. We won't go into the complexities of the engine or gearbox themselves, as they are dealt with at great length in many other articles and publications. I will state here, however, that the engine is a very sturdy straight forward design which is not prone to fail or have components break. It will simply get sloppy clearances and wear over a very long period of time, resulting in a gradual falling off of oil pressure and increase in oil consumption. The rebuild of these engines is a very straight forward task, but I will outline a few spots which should be examined. The most commonly overlooked spot is the rockshaft assembly. The rocker arm bushes and the steel shaft will wear to the point where excess oil will accumulate in the rocker cover and be sucked out by the breather hose into the carburetor air filter and in turn be burned up in the combustion chamber - resulting in excess oil consumption and blue smoke at the tail pipe. Another common problem especially with the four cylinder cars is having a hairline crack in the cylinder head which can result in moisture or oil

always appearing at the cylinder head to block joint. This of course can be a result of a poor seal at the gasket surface too.

While here, I'll mention another common problem in good head gasket sealing and that is repeated over-tightening of the cylinder head nuts. This can result in literally pulling the stud slightly out of the block. This results in a small raised edge of cylinder block metal all around the base of the stud. This should be carefully removed before the studs are re-installed.

Beyond these few points, a rebuild of this engine is quite straight forward. Do not take any short-cuts in a rebuild and a quality job should be the result.

The gearbox/overdrive assembly should be thoroughly checked out and rebuilt as necessary. Again, this is a specialized area I won't delve into but I will mention a couple of areas which should be checked before final assembly to the engine.

First, if you have any signs of external leakage, new seals or gaskets are obviously in order. The BNI three speed series does not have a renewable seal at the front of the gearbox but has a closely fitted reverse grooved oil flinging surface in the front cover

plate which spins the oil back into the gearbox. If this is worn sloppy, due to poor bearings in the gearbox, you'll have to find a good used replacement cover plate. These are not available new at this time.

The clutch shaft bushings can also wear badly and may require replacement. This shaft has grease nipples and the shaft should be thoroughly cleaned out and new grease fittings installed.

The clutch, pressure plate and release bearing should be replaced with new parts if they are showing signs of wear. Make sure the flywheel surface is smooth and clean or it may need resurfacing too. If in doubt, these parts can be checked out by a brake and clutch specialist. Check the yellow pages in your area.

(In the Southern Ontario area "Tortletts Brake and Clutch" on Oak Street in Hamilton, is an excellent shop with reasonable prices.) These shops can even rebuild your pressure plate if necessary.

While you're at it, thoroughly check out the condition of all the clutch linkage, watching for wear in the rods and links and slip in the brake and clutch pedal cross rod and its bushings. Again, replace all grease fittings with new ones.

(Continued next issue)

Une rencontre bien motivée

par René Kundig



- Bien que les avis n'aient été postés qu'une semaine avant l'évènement,
- alors que la poste mettrait une semaine à les distribuer,
- bien que le Y.A.Q. ait organisé une autre activité le même jour,
- et qu'un orage tonnaît dans l'ouest de la ville,

nous nous sommes retrouvés huit voitures anciennes au départ du défilé organisé au profit de la Fondation du Centre de réadaptation Lucie-Bruneau.

Ce n'est pas souvent qu'un groupe de vieilles européennes a l'occasion de défilé dans les rues du plateau Mont-Royal, précédé par une fanfare et sous la bénédiction de la police. Les attroupements le long des trottoirs et sur les balcons confirmèrent bien l'inhabituel de la chose. Aussi fût-ce un plaisir de faire cette ballade, combinée à une action d'entraide. Il faut dire que l'amabilité de nos hôtes et hôtesses n'avait eu pour égal que la beauté de ce ciel de fin d'après-midi. Il fallait fêter cela, et nous ne nous en sommes pas privés.

Dans un petit restaurant italien à la cuisine embaumée d'ail, nous nous sommes laissés aller à des réjouissances qui se sont fondues dans le décor néo-existentialiste de l'endroit. Seule l'originalité du restaurateur a su nous détourner de nos passions automobiles et encore, pour y retomber aussitôt. Le proprio du "Modigliani" a sa propre collection d'euro-péennes d'autrefois, et veut devenir membre de notre club.



An encounter well motivated

by René Kundig

- Despite the fact that invitations were sent out only a week before the event.
- Despite the fact that it took postal services a week to distribute them.
- Despite the fact that the YAQ had scheduled another activity on the same day.
- And despite a winter thunderstorm in the west end.

Eight vintage cars were on the starting line of the fund-raising parade organized by the "Fondation du Centre de réadaptation Lucie-Bruneau".

The crowded sidewalks and balconies testified to the unusualness of this group of vintage european cars, parading in the streets of "Le Plateau" escorted by its own fanfare and under the benediction of the police. It was a pleasure to tag along and all for a good cause. The friendliness of our hosts and hostesses made the day shine even brighter. The moment called for a celebration.

In a little italian restaurant fragrant of garlic and spices, indulge we did. If it hadn't been for the originality of the "Modigliani's" owner, we might never have diverted from our automotive passions; but then again, may be not: we soon found out that he too collects vintage european cars and that he wishes to join our club.

○ Batterie Universelle Ltée ○

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

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



SILENCIEUX
MINUTE
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 Electrique
R. Blouin Inc.

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES
POUR VOITURES ANCIENNES
Recommandé par Daniel Noiseux

TÉL: 253-7530

805 GUYBOURG
MONTREAL (QUEBEC)
H1N 2X5



Nouveau spécialiste exclusif Innocenti

MÉCANIQUE GÉNÉRALE SUR VOITURES EUROPÉENES

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



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



LES PIÈCES ANGLAISES



MARIO BOIES INC.

1875 Wellington, Montréal

937-9385

MGB

SPITFIRE

MIDGET

PIÈCES ORIGINALES POUR
 AUSTIN TRIUMPH HILLMAN VAUXHALL
 MORRIS MG SUNBEAM ENVOY
 ROVER ROVER HUMBER




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

Pigniole

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

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



L'AUTHENTIQUE

POLISSAGE

Rapide

BUFFING

SNOW CHROME

514-336-7958

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

Marc Bourgeois, M.B., M.C.A.
 Broc&C

Guy & Gilbert

770, rue Sherbrooke ouest
 Bureau 2200
 Montréal (Québec) H2A 1G1

Téléphone: (514) 281-0766
 Téléc: Eureka Mtl 055-60053

651 5500
 527-8995

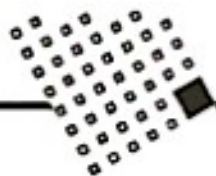
Serge Paquette Inc.
 COURTIERS D'ASSURANCES



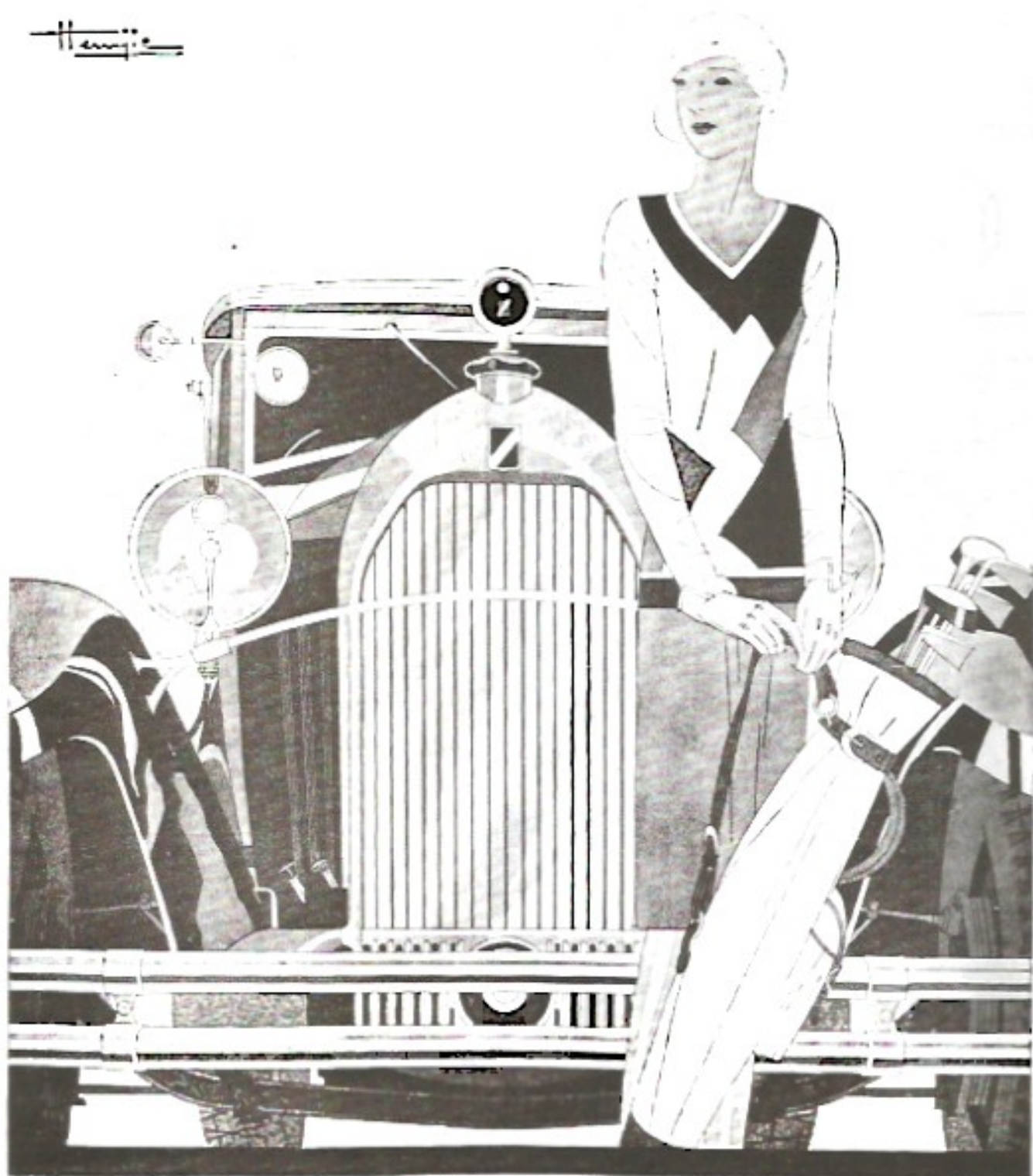
Gilles Paquette, COORDINATEUR

280 ouest, St-Charles, suite 101
 Longueuil, Qué. J4H 1H2

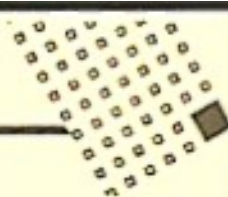
Marché d'assurances
 particulier pour
 voitures anciennes



Henri



Une **TALBOT** se reconnaît
aussi à l'élégance de sa propriétaire
11 CV 6 CYL. — 14/16 CV. 6 CYL. — 23 CV 8 CYL.



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 Noiseux 733-9297



CORBY/WISER'S

Gérald Maltais

Gérant de District Senior
Senior District Manager

Bureau des Ventes du Québec

Quebec Sales Office

752 Chemin du Golf

Ile-des-Soeurs

Montréal, Québec H3E 1A8

Tél.: (514) 769-4573

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

