

# Autosiaaste

VOL. 14  
no 3

Membre

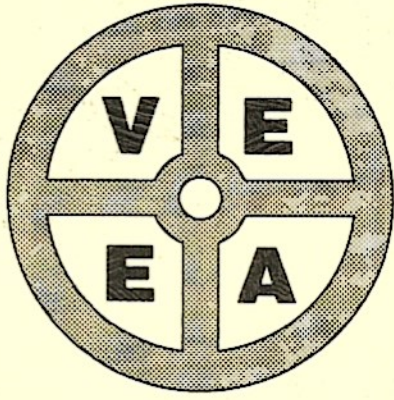


Member

Novembre November 1988







Voitures Européennes d'Autrefois  
Vintage European Automobiles

---

Officiers — Officers  
1988

---

|  |                            |                                  |
|--|----------------------------|----------------------------------|
| Président<br>Président   | : J. Richard Boudrias<br>: | rés.: 697-9037<br>bur.: 745-5626 |
| Vice-président<br>et directeur de l'admission<br>Vice-president<br>and Membership Director | : René Kundig<br>:         | rés.: 482-9612<br>bur.: 527-4521 |
| Secrétaire<br>Secretary  | : Paul Dorval<br>:         | rés.: 672-5056<br>bur.: 465-2510 |
| Trésorier<br>Treasurer   | : Jack Keery<br>:          | rés.: 457-6784<br>bur.: 931-3644 |
| Directeur des activités<br>Activity Director   | : Roger Hamel<br>:         | rés.: 335-0333<br>bur.: 472-9888 |
| Directeur de la compétition<br>Competition Director  | : Tom Merson<br>:          | rés.: 626-7209<br>bur.:          |
| Editeur de l'Autosiate<br>Autosiate Editor   | : Jamie Brown<br>:         | rés.: 694-6928<br>bur.: 288-1638 |
| Directeur<br>Director  | : Marc Bourgeois<br>:      | rés.: 733-2447<br>bur.: 281-1766 |

---





# Autosiate

VOL. 14  
no 3



Novembre November 1988

## Sommaire — Contents

|   |           |
|---|-----------|
| The Great Agitation: Enzo Ferrari, 1898-1988.....   | page 2    |
| Randonnée d'économie .....                          | page 3    |
| 10th Annual Varac International: a Hot Number ..... | page 5    |
| Quels beaux souvenirs .....                         | page 7    |
| Cincinnati 1988 .....                               | page 9    |
| La Grande Croisière .....                           | page 14   |
| Coupe des Alpes: lère réédition .....               | page 16   |
| Adventures in towing .....                          | page 17   |
| Les belles Européennes d'autrefois .....            | page 20   |
| Petites annonces .....                              | page 21   |
| Le Calendrier de l'Autosiate .....                  |           |
| An Enthusiast's Calendar .....                      | Couvert 3 |

"Autosiate", organe officiel de V.E.A., est publié 4 fois par année. Les articles sont sous la responsabilité exclusive des auteurs et ne ne représentent pas nécessairement l'opinion du Club.

The "Autosiate", the official magazine of the V.E.A., 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.



# The Great Agitator: *Enzo Ferrari* 1898-1988

by Jamie Brown

He was a very hard man. People spoke of Ferrari with awe, outrage, fury, respect, admiration, even compassion. But it's hard to imagine anyone calling Ferrari "nice". He was a self-declared mono-maniac, living for the sole purpose of building racing cars and winning. And in the end, he became perhaps the greatest constructor of automobiles the world has ever known.

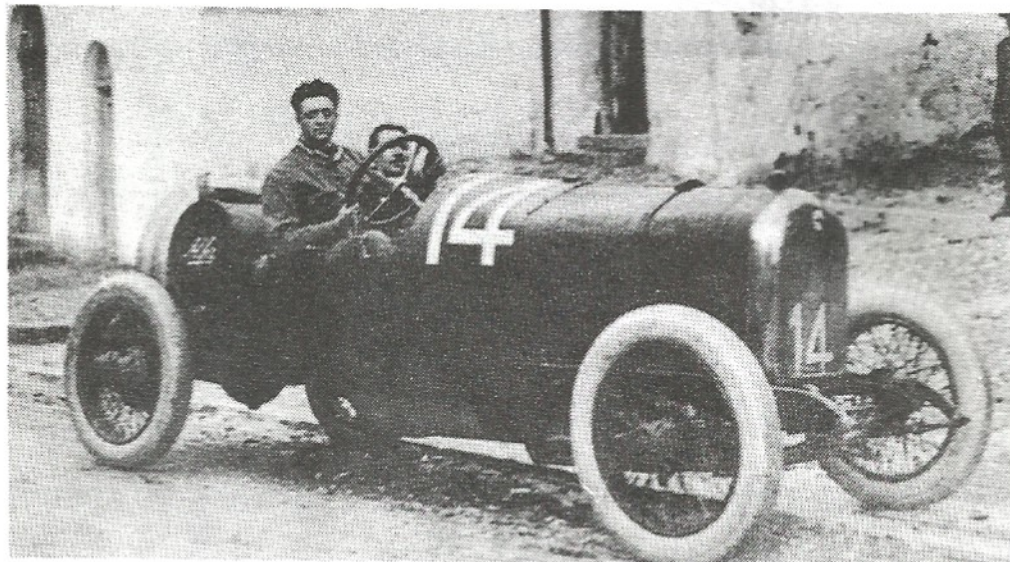
In the early days he was a racing driver, although not of the first rank. But after a fine win at the Circuit del Savio at Ravenna in 1923, he met the parents of Count Francesco Baracca, one of Italy's greatest air aces. Like Count Baracca, Enzo's brother had died in the squadron; and the Baraccas, moved by Enzo's racing valour presented Enzo with the squadron crest: the Cavallino Rampante, which was to grace every car that Enzo raced, from his days as team manager of Alfa Romeo, through to the present day on every glorious Ferrari.

The success of the legenday Ferrari twelve had more to do with development and craftsmanship than it did on basic engineering. In fact, Ferrari wanted a V-12 for his first cars simply because he was so impressed with the Packards that raced at Indianapolis in the 20's and before that with the Packard Twin-Six driven by American officers in Italy after World War I. He was in love with "the harmonious voice of this engine". Soon the world would be in love with the hair raising shriek of the Ferrari twelve.

But they were not all V-12's either. There were plenty of succesful inline fours, inline sixes, V-6's, V-8's and flat twelves. The only real consistency was a superb machine shop and craftsmanship and state of the art equipment.

Ferrari was not a hands-on creator like Bugatti, with whom he was often compared. He was a man lived modestly, who never travelled, who lived only for his cars. His cardinal ability was to be an agitator, a man who could inspire everyone around him with his ideas, and force them to greatness.

Ferrari at the wheel of an Alfa Romeo during practice





# Randonnée D'économie 1988

Par: Richard Boudrias

Une station-service de l'autoroute 640 où se concentrent des voitures en diète d'essence un beau dimanche matin...

C'est ainsi que débute notre légendaire randonnée d'économie, cette année organisée par Roger Hamel assisté par Tom "Bug eye" Merson.

En somme, cette randonnée avait pris la forme d'un mini-rallye, avec des questions pertinentes aux monuments et particularités immobilières, témoins de notre parcours: virage à gauche, puis à droite, on note le nom du propriétaire d'une ferme située à 6.4km, bref, un parcours des plus pittoresque et divertissant, voir étonnant qui nous a fait découvrir le Parc Paul Sauvé et le pays de Mohawks.  
(Ca vaut le détour!)

A Oka, au restaurant le "Faitout", la fondue chinoise fut la récompense bien méritée des compétiteurs; pour emprunter l'expression de notre amie France Bourgeois: "c'était un pur délice"!...

Votre humble serviteur, navigué par son auguste épouse Louise, a su se faufiler en première position avec un facteur (nombre de litres d'essence consommés ÷ par la cylindrée) de \_\_\_\_; France et Marc Bourgeois suivent de très près avec un facteur de \_\_\_\_; Roy Gilling et son beau-frère, en visite d'Angleterre, sont fiers de leur facteur \_\_\_\_ et se classent 3ième.

Une superbe journée signée Roger et Tom!



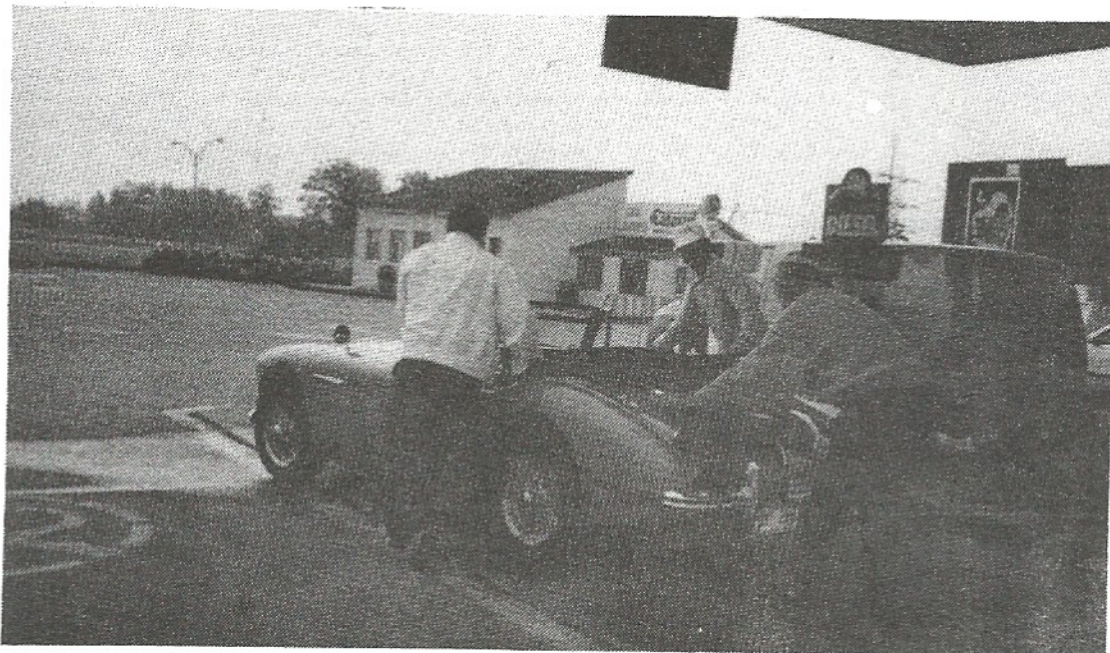
Daniel Noiseux ne se «plein» pas trop





Est-ce que le club  
paye pour l'essence

Robert Forest et Hellen en «Ferrey»



...Une Healey très économique



# 10th Annual Varac International a Hot Number

by Jamie Brown

Shannonville, Ont. Anyone who was at last year's Vintage Festival in Eastern Ontario car race will never forget it. Not because the field of cars was excellent, no, they'll remember the heat. Heat which distorted the view, made you dream about immediate trips to Alaska or all day dips in a bathtub filled with ice. Nobody could think much about racing, or cars.

Anyone who was a Shannonville last year KNEW it couldn't be as bad this year, right? I mean, heat like comes along once in a hundred years, right? Sorry: the heat was back for a return engagement, making us look for anything, just anything that we could lie under and hide from the rays.

The Vintage Festival at Shannonville is VARAC's premier event and one that shouldn't be missed by local enthusiasts. In a modern - read air conditioned - car it is an easy one day blast from Montréal to Shannonville and back. But the Brown family always makes this into at least a two day event and stays at the Ramada Inn in Belleville where there is a pool, the lake, and bathtubs that you can fill with ice cubes.

As well as the usual exciting vintage racing, an automotive flea market and touring laps of the track for the public, the Fourth annual Festival concours was held on the Sunday. this has become the largest judged intermarque concours for European cars in Canada and has become a very popular weekend feature.

For 1988, the emphasis was changed from a traditional Concours d'Elegance to a Concours de Realite, to enhance the winning potential of cars that are regularly driven as opposed to flawless specimens that are trailered from event to event. Cars that show high standards of tender loving care and maintenance are therefore rewarded as they should be.

Two popular entrants this year were Roger Hamel with his Austin Healey 3000 and Tom Merson with his "Bugeye" Sprite. Tom and Roger are getting to be the official ambassadors of the V.E.A.E.

Highlight of the weekend for this writer was watching Murray "the Legend" Smith of G.B. and New York haul his Aston Martin DB4 saloon around the extremely twisty Shannonville course. The Aston is one of a handful developed in England from standard clapped out DB4 saloons. They are lightened in every

10th ANNUAL VARAC  
INTERNATIONAL

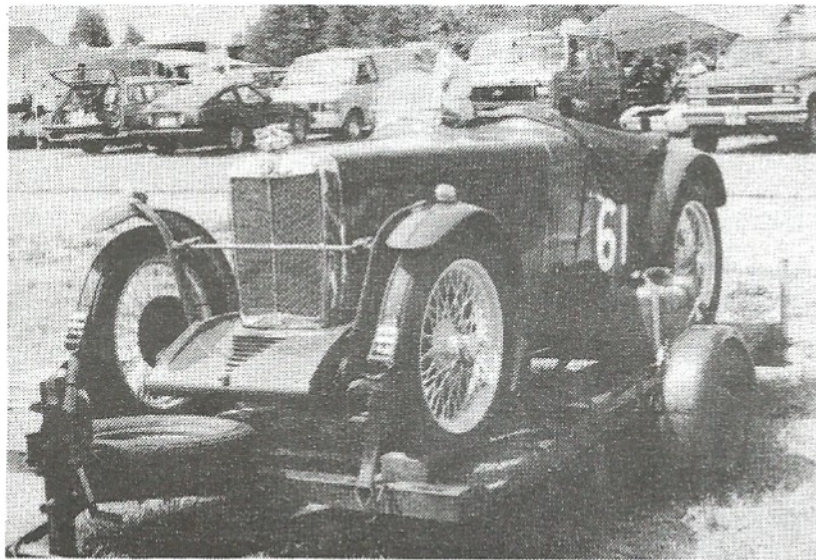




conceivable way, and the engines reputedly cost 20,000 pounds apiece. But they go like no Astons I ever saw before, often beating Ford G.T.'s and other such exotica at Lime Rock. Too add insult to injury, the sign on Murray's back bumper reads "FORD" in big bold letters.

It was also exciting to see a Ferrari 250 GTO driven in the way it was meant to be driven. These cars are now selling for \$1.5 million U.S. - no this is NOT a printer's mistake - and this car was of the highest standard. Now, some strange individuals are sealing these cars away in plastic against maybe earthquakes and tidal waves. And unscrupulous types have been known to counterfeit new ones (see counterfeit story) and sell them to people too lazy to look up serial numbers. But the owner of the honest-to-God real GTO at Shannonville ripped around the track, cutting and thrusting with the Aston while showing us us what a competitive car a proper Ferrari can be.  
NEW PAGE

Vintage Racing



#### HOW TO COUNTERFEIT A CLASSIC?

Take one rusted out Ferrari 250 GTE (that's the heavy and cheap 2+2 from the early sixties). Cobble up a nice aluminum body in California or Italy, probably by hiring the same guys who made the original ones, anyway - none of them were very well built. Add all the necessary GTO spec hardware, and SELL SELL SELL!

Bugatti Type 35s can be profitable, too. Take one totally clapped out pile of junk Type 35 and divide all the parts into two piles. Reassemble in two corners of your garage using all the new hardware available from the Bugatti Owners' Club in England. Keep the car with the serial number, and SELL SELL SELL the other!

Both these methods have worked well in the past on unsuspecting buyers in the U.S. and Japan.



# Quels beaux souvenirs

Par: Richard Boudrias

Cet article à vrai dire, s'adresse surtout à vous qui n'y étiez pas... car ceux qui y étaient ont vécu des émotions qui sont assez rares dans notre petit monde de vieilles européennes et n'éprouvent sûrement pas le besoin que je stimule leur mémoire.

Notre "comité d'accueil", composé de six voitures, a escorté à partir de l'aire de service de l'autoroute # 40, les dix-huit tractions venues de Québec et qui se dirigeaient vers leur hotel où un cocktail les attendait. En dépit de, vous vous souvenez, cette canicule... et de nos distances parfois épuisantes, nos cousins Français étaient remplis d'enthousiasme.

Daniel Noiseux, Dominique Bellière  
(Président de la Traction Universelle)  
et Richard Boudrias



Après une trop brève visite de notre ville, une escorte policière les dirigea à l'hotel de ville de Ville de LaSalle où un vin d'honneur soulignait officiellement leur participation au concours d'élégance du lendemain. Au moins deux cent convives s'étaient rassemblés dans la salle du Centre Culturel pour partager un repas accentué d'un orchestre "Dixiland", au grand plaisir de nos charmants visiteurs. L'euphorie coulait à flot... blanc et rouge!

... c'est la fête au centre  
culturel de Ville La Salle





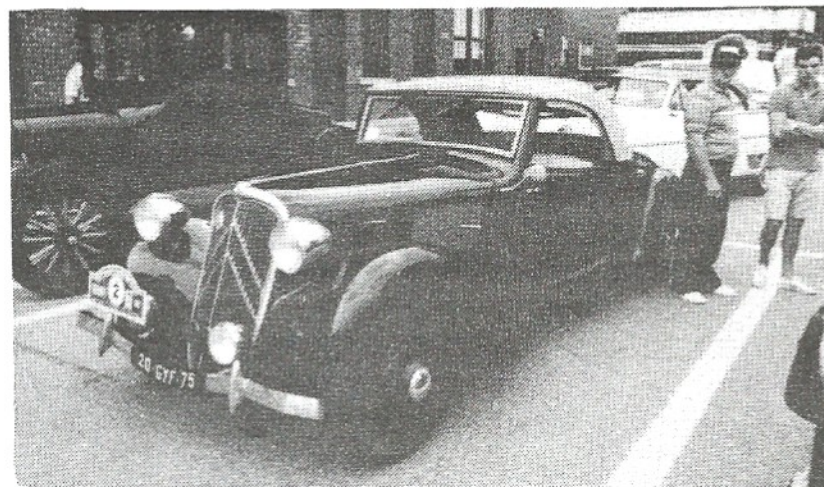
Bibendum nous accueillait sous le soleil dominical. Déjà vers midi, une brochette de vingt-quatre tractions garnissait le magnifique site du Village des Rapides. Les Noiseux, encore une fois, ont fait preuve d'une grande hospitalité: déjeuner sur l'herbe arrosé de Champagne et de bières importées. La fête dura tout l'après-midi.

Le V.A.Q. a démontré sans équivoque, leur notoriété dans l'organisation d'un concours d'élégance: plus de trois-cent voitures exposées et des milliers de visiteurs fascinés en furent le témoignage inconstable.

Dans la "classe européenne", les trois gagnants, tous membres du V.E.A.:

- 1er: Tom Merson - Sprite  
 2ième: Ricardo Sandendrew - Mercedes  
 3ième: Henri Colombani - Daimler

BRAVO, QUELS BEAUX SOUVENIRS!



La traction 7C Cabriolet de Dominique Beck



Les tractions prêtes pour le départ

---

**BIENVENUE**  
aux nouveaux membres

---

**WELCOME**  
to our new members

---

|                                   |   |  |  |
|-----------------------------------|---|--|--|
| Denis Duquet<br>Danielle          | Chroniqueur sur l'automobile,<br>le journal La Presse | Dominique Beck                           | Citroën 7C 1935 Cabriolet<br>Citroën DS 21 Pallas 1969<br>Jaguar Type E V12 1972<br>Fiat 5002 Berline 1971 |
| André Haché                       | Citroën 11 BL 1952                                    | Alain Fabry,<br>Irène.                   | Mercédès 250S 1967   |
| Terry Ratycz,<br>Danièle Gauthier | MG TD 1952  | André Dupont,<br>Lina.                   | Austin Healey MK111 1966<br>Jaguar XK 140 1955   |
| Louis Philippe LeBel,<br>Lise.    | Jaguar Type E 1964                                    | Roméo Boivin                             | Jaguar MKII 1961   |
| Roch Bouchard                     | Mercédès 300 SEL 1970                                 | Bernard Bellavance,<br>Marthe Langelier. | Jaguar Type E 1964   |

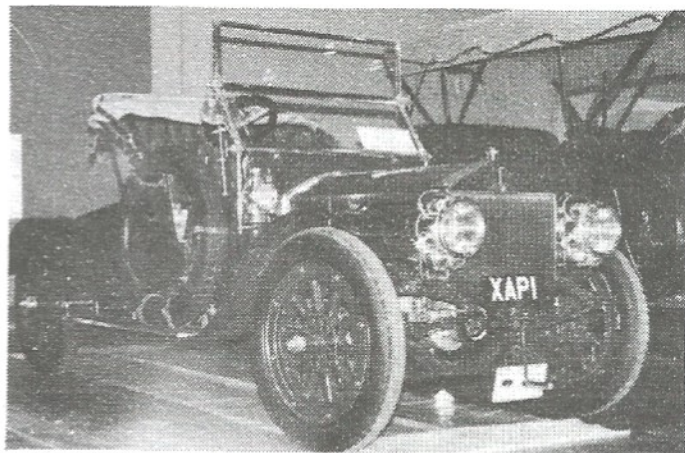


# Cincinnati 1988

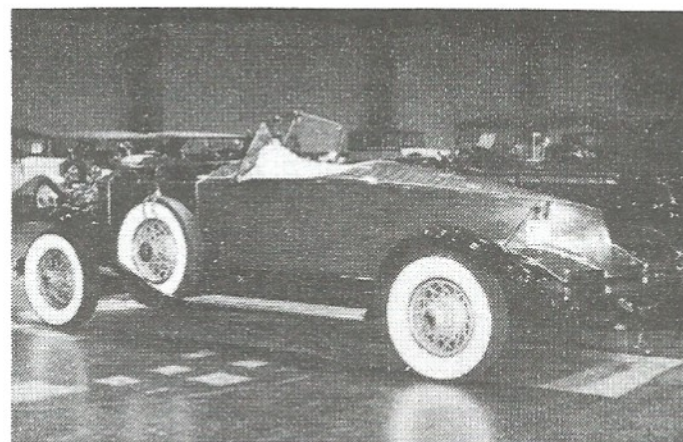
Par: Paul Dorval

Chaque propriétaire à sa marque préférée, et en plus d'être membre du V.E.A. il fait généralement partie d'un club exclusivement consacré à son dada; pour ma part, je suis membre depuis 5 ans du Rolls-Royce Owner's Club, avec siège social situé à Mechanisburg, Pennsylvanie. Le grand rassemblement annuel des membres, "Le National" a toujours lieu la deuxième fin de semaine d'août, et cette année nous étions conviés à Cincinnati, Ohio.

Je suis donc parti de grand matin, dimanche, le 7 août, avec 2 amis et ma 1936, passant par Toronto, Détroit, Toledo avec un arrêt le mardi à Dayton, Ohio au Musée de l'aviation, visite intéressante, hangars gigantesques avec l'histoire complète du plus lourd que l'air, en passant des souvenirs des frères Wright au véhicule tout terrain ayant servi sur la lune en 1972. Il était intéressant de faire le parallèle entre les débuts de l'automobile et de l'aviation, les deux se chevauchant. Dommage, il fallait quitter tout cela, nous étions bien avertis d'arriver à Cincinnati avant l'heure de pointe, la chaleur était pénible, nous avons hâte d'arriver à destination, ayant couvert en 3 jours 900 miles.



La Royce 1905 de Floride



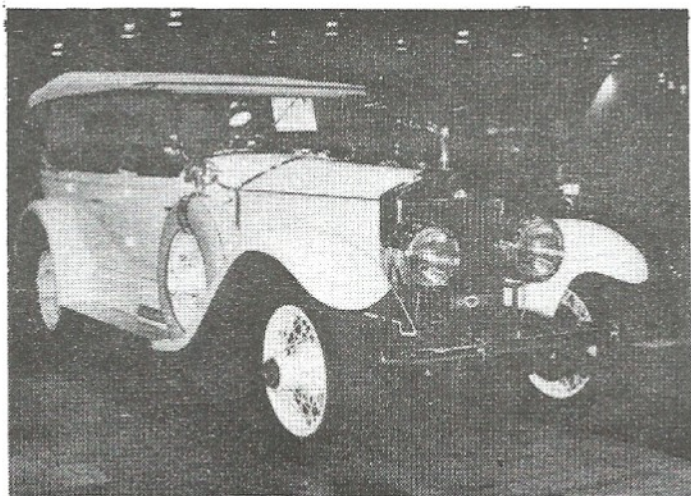
Une Rolls P11 à pointe de bateau en bois

Je vous passe toutes les péripéties du voyage, certains jours, il faisait une chaleur torride de 100 degrés, bien que la matinée était généralement agréable, roulant toit et pare-brise abaissés, et c'est dans ces moments que j'ai vraiment compris la signification du bon de commande de mon automobile de 1936, où il était fait mention "Touring mainly in the U.K. at moderate speed". L'arrivée fut spectaculaire, en même temps que le candidat présidentiel américain Michael Dukakis, lui-même descendu au même hôtel, on peut imaginer tout ce que cela peut comporter d'inconvénients.

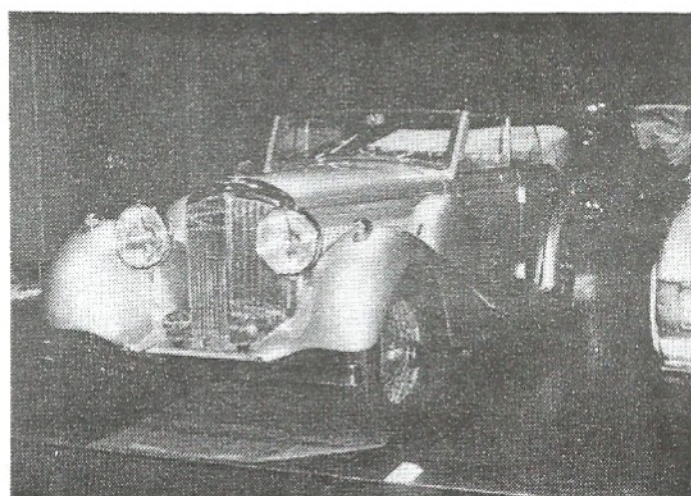
L'inscription faite, mes amis et moi pensions être prêts à tout, sauf aux dimensions et à l'envergure d'une telle rencontre. Le Club avait réservé tout le rez-de-chaussée du nouveau centre des congrès, nous étions donc à l'intérieur, climatisé, avec sécurité de 24 heures. L'inspection des "proper cars" selon l'affiche placée à l'entrée du centre était facile, la présentation des Rolls-Royce et Bentley se faisait par années et numéros de série.



Monsieur Millard Newmann de Floride avait la vedette avec sa Royce de 1905, numéro de série 26355 (la seule 30 ph en existence, et datant d'avant la mise en commun des efforts de Messieurs Rolls et Royce), elle provient d'Angleterre, de la célèbre collection de Stanley Sears, qui le premier dans les années 50 a véritablement mis en marche la survie et la restauration de la célèbre marque selon des normes sérieuses. Dès mercredi matin, commencèrent les cours offerts par le Club, donnés par des experts, ils étaient très variés, ainsi 3 heures sur l'historique des Bentley des années 30; comment faire le service des 24,000 miles de la Silver Shadow, en passant par l'instructif cours sur les pompes à essence électriques. Je dois dire qu'il est bien difficile de suivre ces cours, car à la pause café, l'on est toujours distrait par l'arrivée continuelle de superbes bagnoles. Pour les gens intéressés à autre chose, il y avait des activités parallèles, visite du super zoo, avec ces singes dorés de Chine, visite d'une ferme de chevaux de course dans le Kentucky, ou balade dans la campagne historique des alentours de Cincinnati.



Une des 7 Springfield Silver Ghosts  
-une «Pall Mall» sept passagers



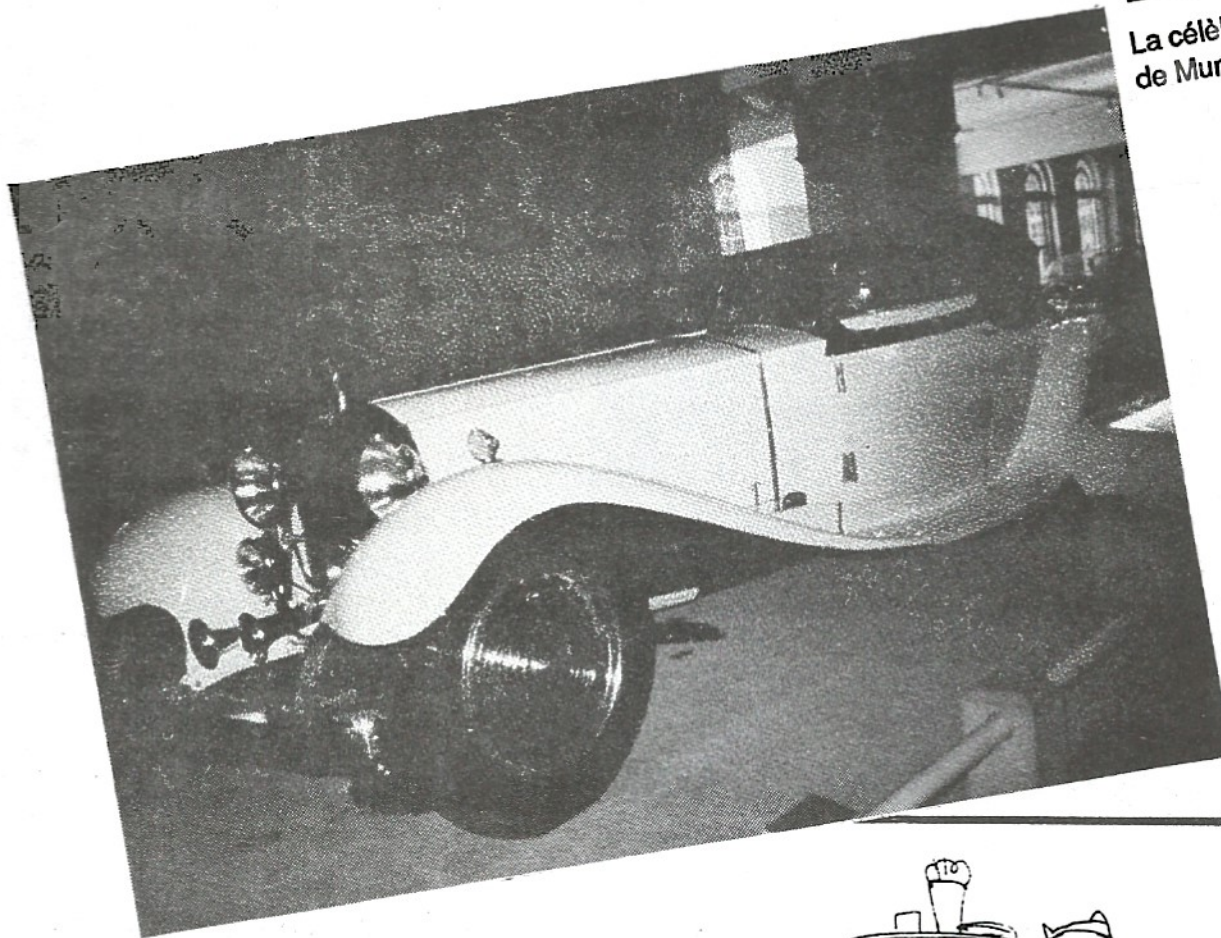
Une Bentley 1938 4,25 litres  
Fritz Ramseier

Jeudi matin dès 9.00, il y avait la balade obligatoire de 100 miles pour ceux venus avec une remorque, moment très attendu, la tension monte, enfin voir se déplacer et entendre ces modèles tant admirés depuis quelques jours. Peu à peu les espaces numérotés commencèrent à se remplir et vendredi soir les quelques 225 Rolls-Royce et Bentley (12 Silver Ghost, 7 Springfield Silver Ghost, 10 Cloud I, 5 série II, 13 série III, 20 Shadow, etc...) étaient toutes en place pour le grand concours d'élégance du lendemain, malheureusement à la dernière minute il fut jugé plus prudent de le faire à l'intérieur, compte tenu que pour la XIème fois on annonçait encore 100 degrés. La journée du samedi s'est déroulée dans l'affolement, chaque automobile visitée par 4 juges, avec en plus des essais routiers. Le soir venu, grand dîner dans la salle de bal Regency Hyatt,

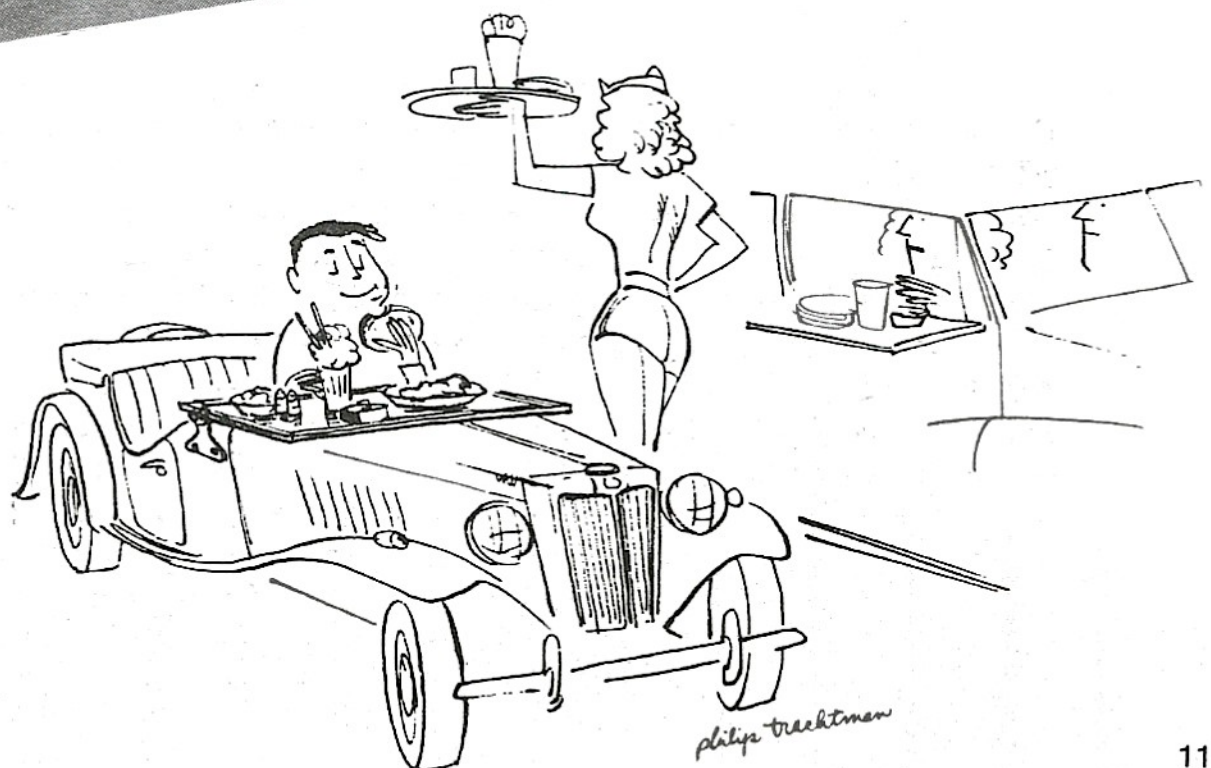


avec 700 personnes je dois dire "très habillées" avec la proclamation des vainqueurs et ces derniers défilèrent devant les invités, c'était un superbe spectacle, puis les adieux de chacun, avec la ferme résolution de se revoir l'an prochain à Newport, Rhode Island.

Pour mes invités et moi, nous étions encore loin de chez nous, dimanche matin, après un petit détour dans le Kentucky afin de faire réparer les pneus de secours, nous étions sur le chemin du retour, mais comment ne pas résister à faire encore des arrêts, alors pour clore le tout nous sommes arrêtés à Détroit au Musée Ford, se rincer les yeux avec bien entendu des automobiles, mais bien d'autres items reliés à l'histoire de l'automobile, et voir la plus belle des Bugatti Royale, la célèbre coupée Weinberger de Munich et le retour sans histoire jusqu'à Montréal, ayant couvert sans incident 2000 miles.



La célèbre Bugatti Royale  
de Munich





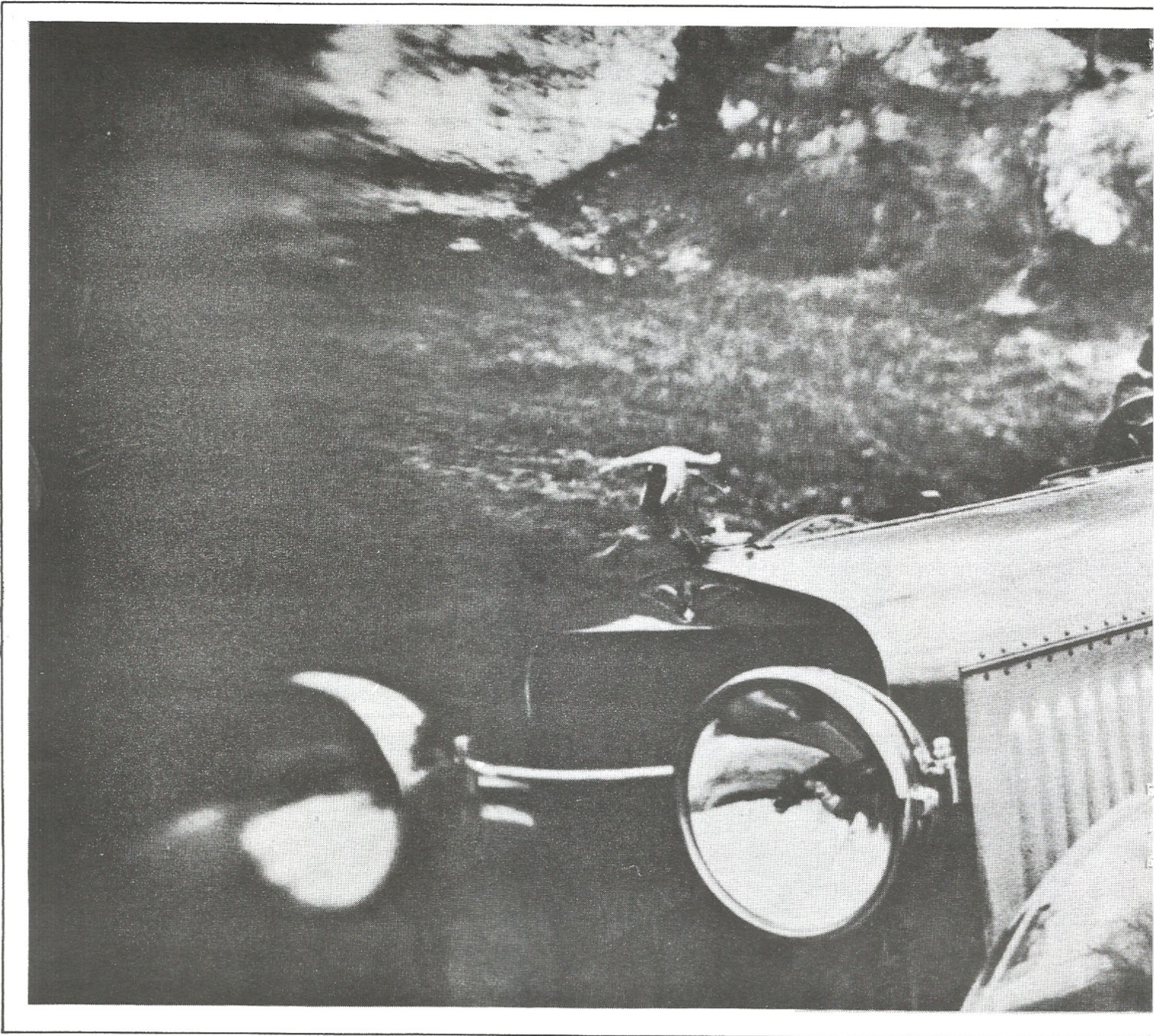
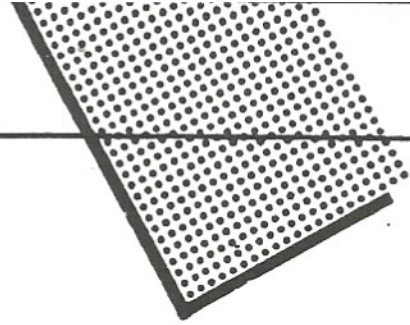
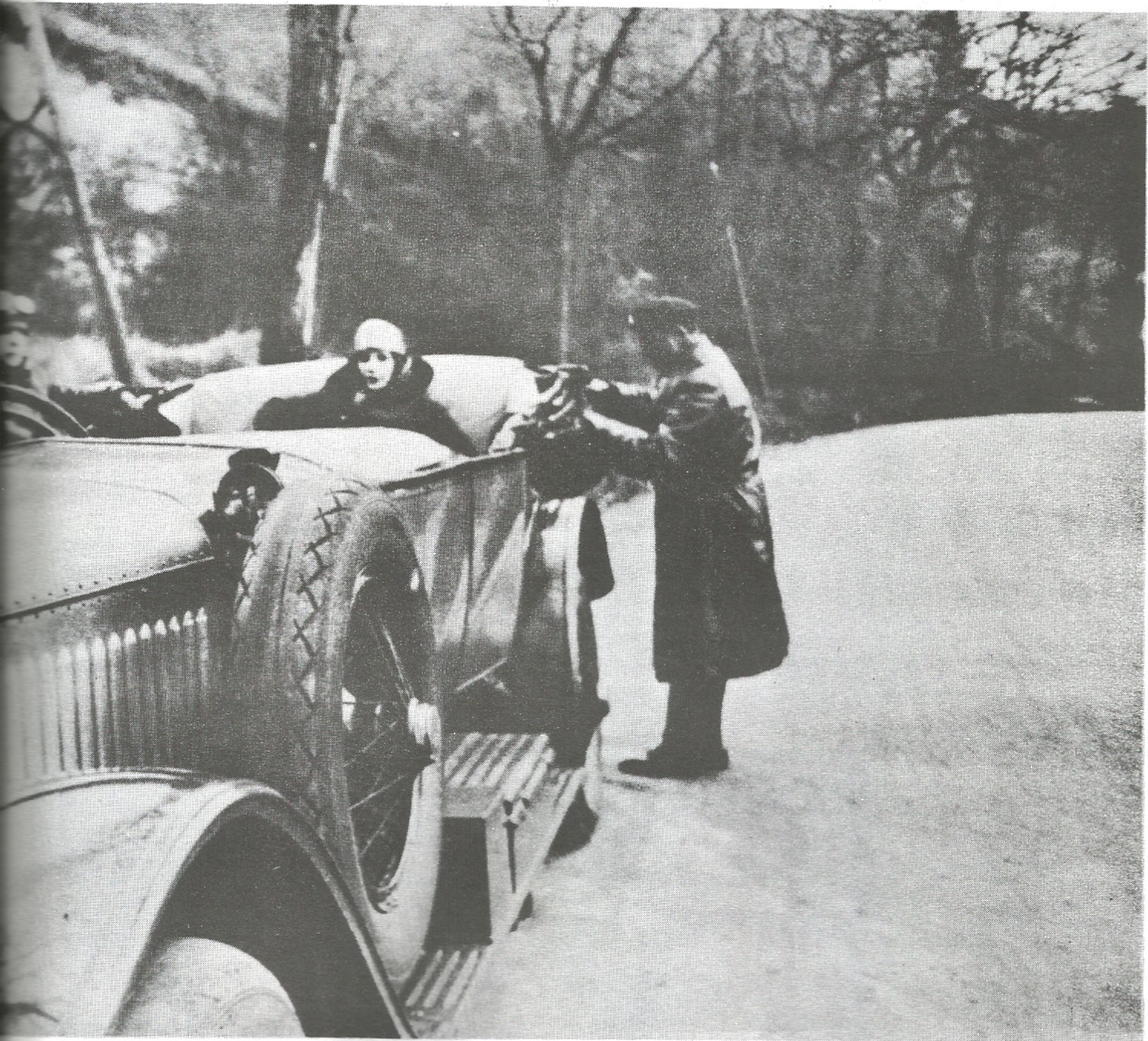
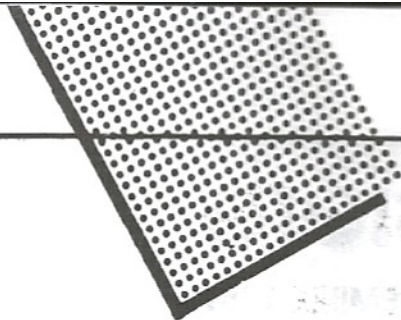


Photo: Jacques-Henri Lartique









# La Grande Croisière

DÉPART JUIN 1988

RETOUR DÉCEMBRE 1989

## Introduction

Un an et demi et plus de 100 000 kilomètres pour une performance historique, un Tour du Monde en Traction, soit le premier Tour du Monde à bord d'une automobile dont la conception date de plus d'un demi-siècle!

Une équipe solide de quatre passionnés relève ce défi parfaitement censé. Départ en Juin 1988 pour l'Amérique, l'Océanie, l'Asie, l'Afrique et l'Europe. La grande boucle sera bouclée fin Décembre 1989.

Ces jeunes gens, qui tractionnent quotidiennement, préparent minutieusement cette épopée depuis Septembre 1985, date du retour de leur raid en Traction à travers le continent Nord-Américain.

C'est une réelle entreprise de communication mise sur pied avec un produit original, une équipe performante et des partenaires financiers et médiatiques qui s'investissent déjà pour ce défi aux lois de la traction universelle.



*One year and half and more than 100 000 kilometers for a historical achievement: a trip around the world, in a front-wheel drive car. That's the first trip around the world in a car the conception of which dates back to more than half a century ago.*

*A strong team of four fanatics takes up this perfectly sensible challenge. Departure in June 1988 for America, Oceania, Asia, Africa and Europe. Everything will be over by the end of December 1989.*

*There young people have been practising daily in their front-wheel drive car and they've been preparing carefully for this epic since September 1985, when they came back from their raid in their front-wheel drive car across the North-American continent.*

*It's a real entreprise of communication set up with an original product, an efficient team and partners in the financial and media worlds that already participate in this challenge.*







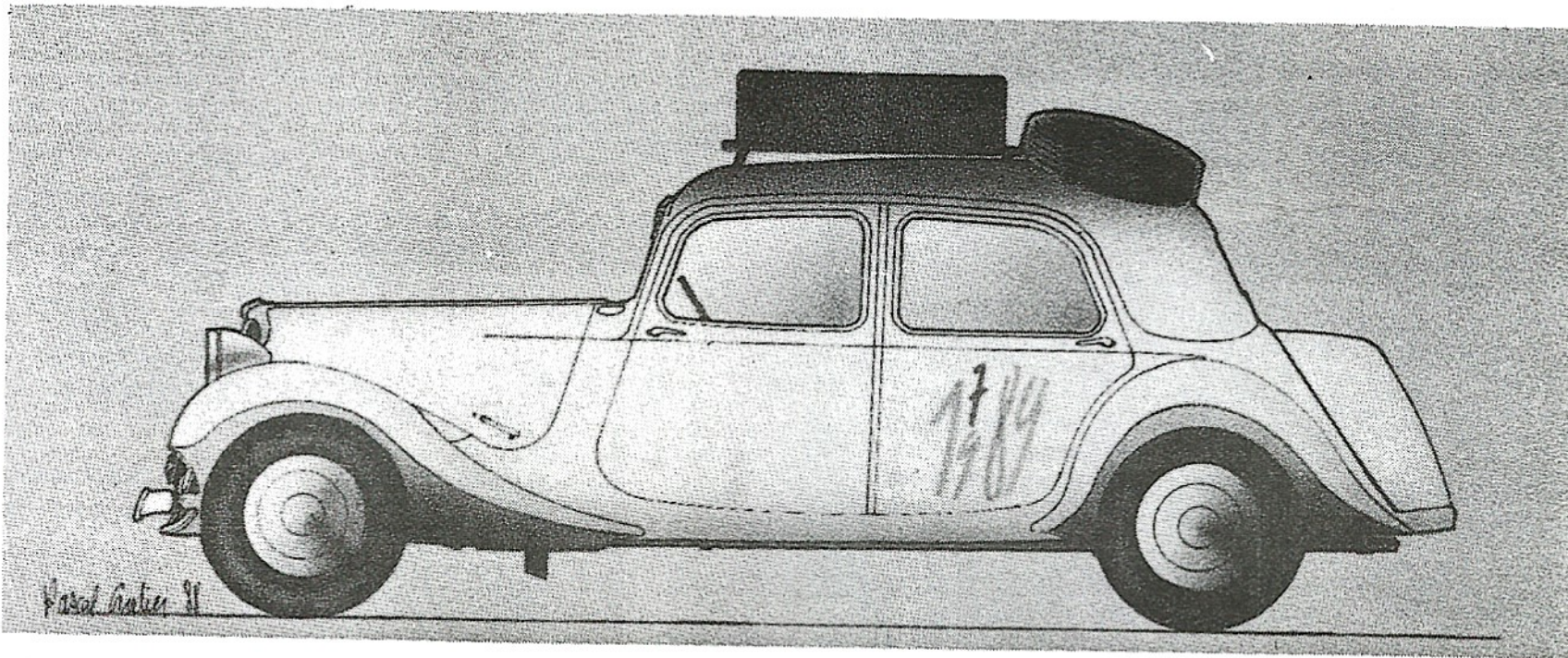
## LE CARNET DE ROUTE

De l'Acadie au Sahara en passant par l'Himalaya.

La traversée des Andes, des déserts australiens, la réédition 60 ans après de la fameuse Croisière Jaune Citroën... mais surtout 100 000 kilomètres de routes et de pistes à travers les 5 continents. La traversée de plus de 30 pays. Une grande croisière fabuleuse de 500 jours. Un programme qui vaut la peine qu'on s'y arrête!

*From Acadia to Sahara, via Himalaya.*

*We shall go across the Andes, the Australian deserts, and repeat the famous Citroen Yellow Cruise 60 years later... but moreover, we shall drive on 100 000 kilometers of roads and tracks across the 5 continents, on more than 30 countries. It will be a great, fantastic trip for 500 days. A programme worth paying attention to!*



## Un produit, une équipe, une entreprise

Éric Massiet du Biest, fondateur du projet, a su s'entourer d'une équipe solide et performante: Yann Vrignaud, commercial, Luc Marescot, journaliste, Thierry Barbier, baroudeur.

Nous avons 25 ans en 1988 et mettons à votre service notre dynamisme, notre volonté d'entreprendre et notre savoir-plaire.

Notre entreprise mobilise des énergies de plus en plus nombreuses, alors montez à bord de nos Tractions Avant, leur popularité et notre passion pour les voyages et les voitures anciennes feront le reste!

La preuve par 4 que pouvoir sans pouvoir, c'est vouloir!

*A product, a team, an entreprise.*

*Eric Massiet du Biest, the project's founder, succeeded in finding a strong and efficient team to work with: Yann Vrignaud, representative, Luc Marescot, journalist, Thierry Barbier, traveller.*

*We are 25 years old in 1988 and offer your dynamism, our will to undertake and our attractive image. So embark in our front-wheel drive cars, their popularity and passion for travels and ancient cars will do the rest.*



# COUPE DES ALPES : 1<sup>ère</sup> RÉÉDITION

**L**A première rétrospective de la Coupe des Alpes s'est déroulée du 29 mai au 1<sup>er</sup> juin ; Hervé Charbonneaux, commissaire général pour la partie organisation, nous rapporte quelques commentaires concernant cette nouvelle édition de l'épreuve historique.

"Rappelons que, né en Autriche avant 1914, le rallye des Alpes fut international à partir de 1929, avec des itinéraires de 3.000 à 4.000 km entre Marseille et les Dolomites. Cette grande épreuve routière particulièrement appréciée par les Anglais, a donné son nom à plusieurs de leurs modèles : Rolls Royce Alpine Eagle ; Delahaye Coupe des Alpes ; Sunbeam Alpine. Jean Rédélé l'a aussi utilisé lorsqu'il a créé sa marque, en souvenir de sa victoire sur 4 CV Renault, en 1954.

Cette année donc, dès le 29 mai, le quai du vieux port, à Marseille, accueillait une rétrospective très large en types de véhicules ayant participé à l'épreuve depuis 1947.

Charles Faucon, commissaire technique et Etienne Viano, directeur de l'épreuve, donnaient le départ, sur le podium de l'Automobile club de Provence, aux concurrents qui partaient, comme à l'époque, en direction de la Canebière pour sortir de la ville et aborder rapidement les premiers virages ; pourtant les grands cols sont encore loin ! Successivement, les étapes étaient couvertes par les partici-

pants : Vauvenargues - Jouques - Quinson - Allemagne - Pas-de-la-Graille et les Tourniquets avec ensuite le col des Garcinets.

Le deuxième jour nous apportait bien des surprises : montée du col de Vars, contrôle de passage au pied du col de Restefons, col de la Cayolle avec réveil des marmottes et arrêt boissons au sommet, entre les murs de neige. Le col des Champs était spécialement dégagé pour le rallye et nous permettait d'effectuer le retour sur le lac de Serre-Ponçon par le magnifique col d'Allos.

Le beau temps, toujours de rigueur depuis le début du rallye, ne nous quittait pas sur la route de retour, où un arrêt souvenir nous menait à Digne, au Stade Jean Roland (champion de France des rallyes). Puis le circuit Paul Ricard nous ouvrait ses portes pour une épreuve permettant de départager les concurrents non pénalisés sur la route.

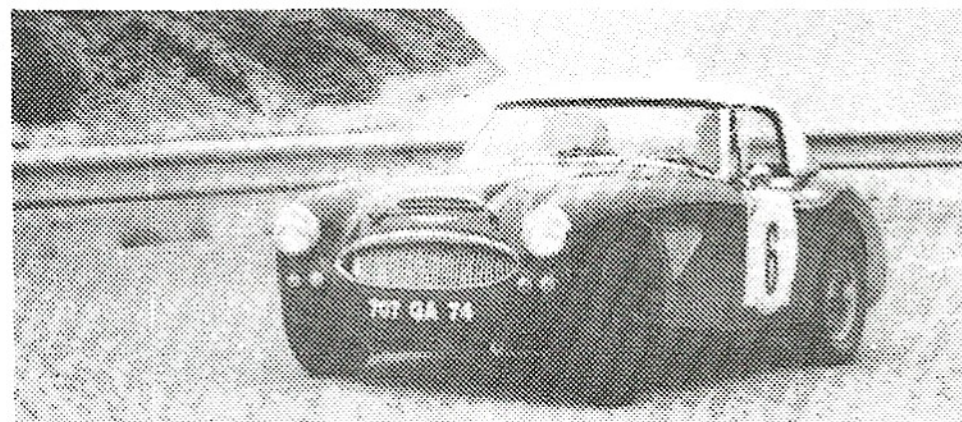
L'objectif de cette première Coupe des Alpes "historique" était donc atteint avec trois jours de détente, de plaisir de conduite automobile retrouvé, avec parfois un peu de mécanique pour certains ou d'essais improvisés pour d'autres, et surtout une discussion entre "anciens" de l'épreuve et collectionneurs qui ne finissent pas sur un sujet qui nous passionne tant.

L'Automobile Club de Provence et moi-même travaillons déjà pour la deuxième édition de cette rétrospective, qui bénéficiera de l'expérience de 1988 et gardera, en particulier, les itinéraires traditionnels de l'épreuve, en évitant à nouveau les grandes villes et routes à forte circulation".

Hervé Charbonneaux, 52130 Louvemont, tél. 25.55.08.82. Automobile Club de Provence, 149 boulevard Rabatau, 13010 Marseille, tél. 91.78.83.00.

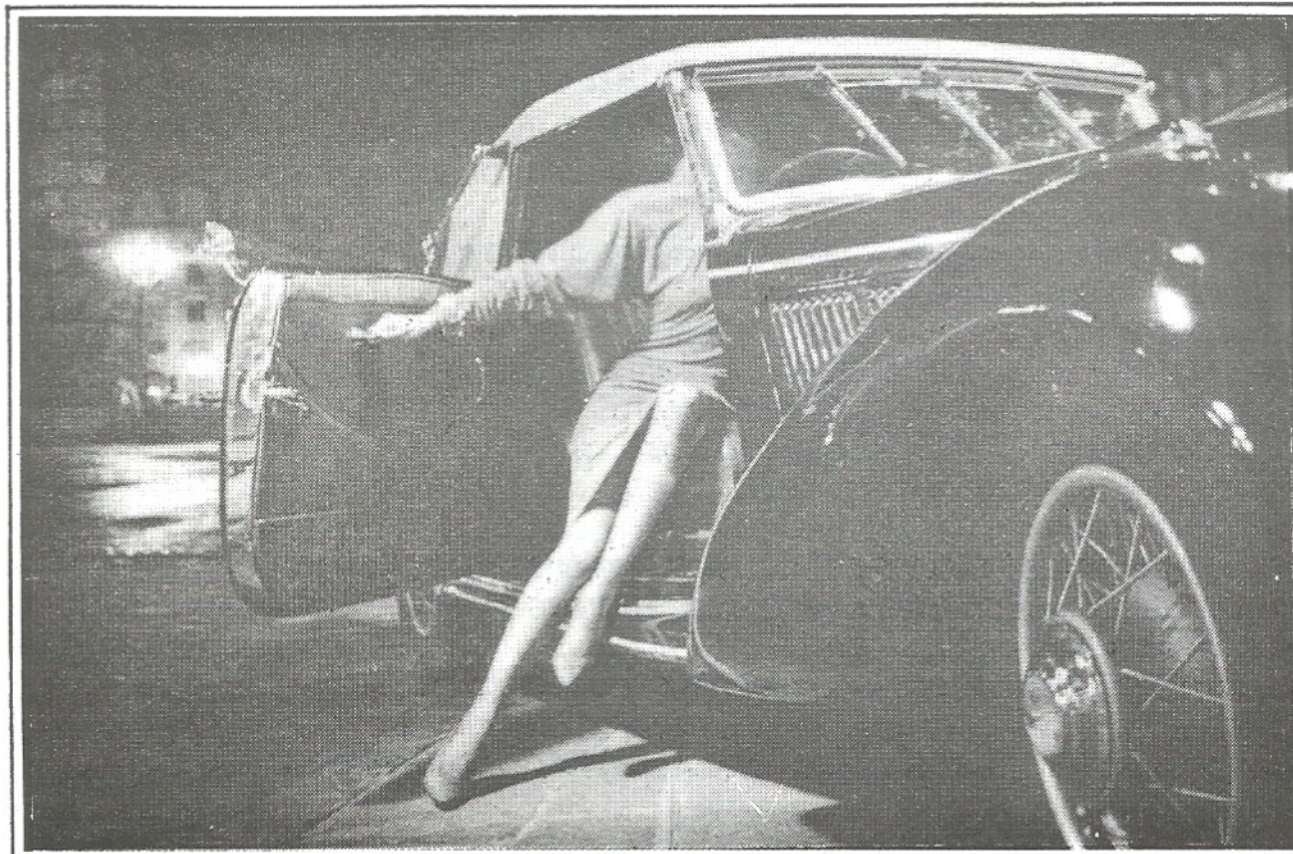


Deuxième en classe 2 : l'Alpine A 110 de l'équipage Redelé/Mancel. (Cliché F'Autodelta).



Grands vainqueurs en classe 1, l'équipage Périssoud/Vagnoux au volant de la voiture n° 6, une Austin-Healey Mk II de 1961, fut particulièrement remarqué. (Cliché F'Autodelta).

*J'ai mis un homme à mes fiests.*



**JE MARTIN**  
passionnément féminin

J'arrivais toujours en retard à ses rendez-vous





# ADVENTURES IN TOWING

**C**HAIRS PUSHED BACK from the table after dinner the other night, drinking coffee to recover from all that Mountain Red, Assistant Art Director Larry Crane and I found ourselves discussing a problem common to all of us who occasionally buy disabled, non-running «project» cars at the drop of a hat, or some less rational signal. Like me, Larry has bought quite a few cars that absolutely did not run, during periods of his life when he did not own a trailer or a transporter of any kind.

Meaning, of course, that the car had to be towed home on the end of a rope.

In comparing notes, Larry and I discovered we'd lived through dozens of similar towing adventures and that certain threads of disaster, nightmarish surrealism and refined technique ran through all of them. We had, in fact, gained such a wealth of towing experience that I thought it might be worthwhile to set down a few ground rules for younger readers who have yet to face the problem. The Classic Rope Tow is an old tradition, after all, and, like polo or Russian roulette, demands that certain formalities and conventions be observed.

For those who are new to the craft, the basic ingredients of any rope-towing adventure are (1) the rope, (2) the «volunteer», (3) the tow car, (4) the policeman and, of course, (5) a really horrible worthless hulk of a car that someone else is thrilled to have dragged off his property, but which *you*, nevertheless, covet.

Let's examine all these elements, one at a time.

The rope. Some people will tell you to

use a chain or a cable to tow a car, but that would be too easy and far too safe. In any classic rope tow job, the rope is, almost by definition, an afterthought, usually discovered hanging on someone's garage wall or moldering in the trunk of the disabled car. The rope should be as short and weak as possible. Shortness (4 or 5 ft is plenty) allows you to test the reflexes of the driver being towed and is therefore an important part of the game. The very thought of your brake lights suddenly flashing on at 60 mph keeps him alert, even at night-assuming your tow car *has* brake lights. Two points if it doesn't.

Long ropes are a hazard because, unless both cars follow the same arc through a corner, the rope tends to scythe down pedestrians on street corners, at just about knee/shopping-bag level. It also allows two cars to end up on opposite sides of an intersection during a red light, with 40 ft of rope stretched across the road in front of oncoming traffic. This actually happened to me, and it's no fun.

Having the rope as weak as possible permits it to snap every half-mile or so, giving you a chance to really see the country you are traveling through and to get to know the people. This is especially nice in Manhattan. When it comes to snapping every few minutes, nothing works quite like baling twine, though badly weathered clothesline is a close second.

The «volunteer» comes next. I use quotes around the word because no one who allows himself to be dragged around in a wrecked car on the wrong end of 4 ft of rope is mentally competent to volunteer for

anything. But you don't want just anyone whizzing along behind you at 50 or 60 mph in a car that probably has no brakes. You want someone with a poor understanding of the American legal system.

The tow car, it goes without saying that the tow car should run better than the car being towed. Otherwise you've got them turned around. In my case, picking the worst of the two has often been a hard decision, and I've made a few bad calls. For instance, I once tried to tow a 1959 TR3 with a 1961 Mercury Comet. In 1971.

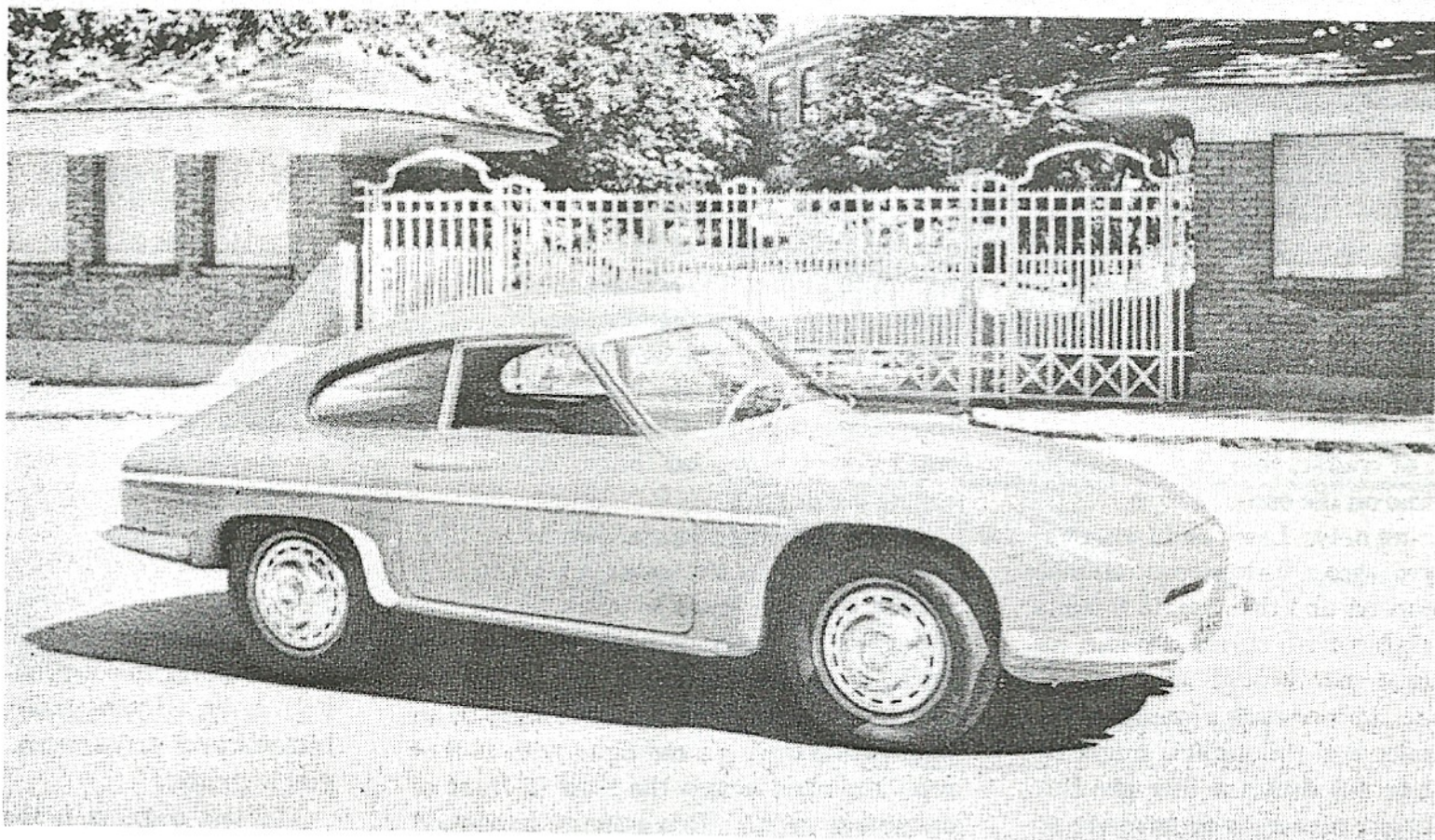
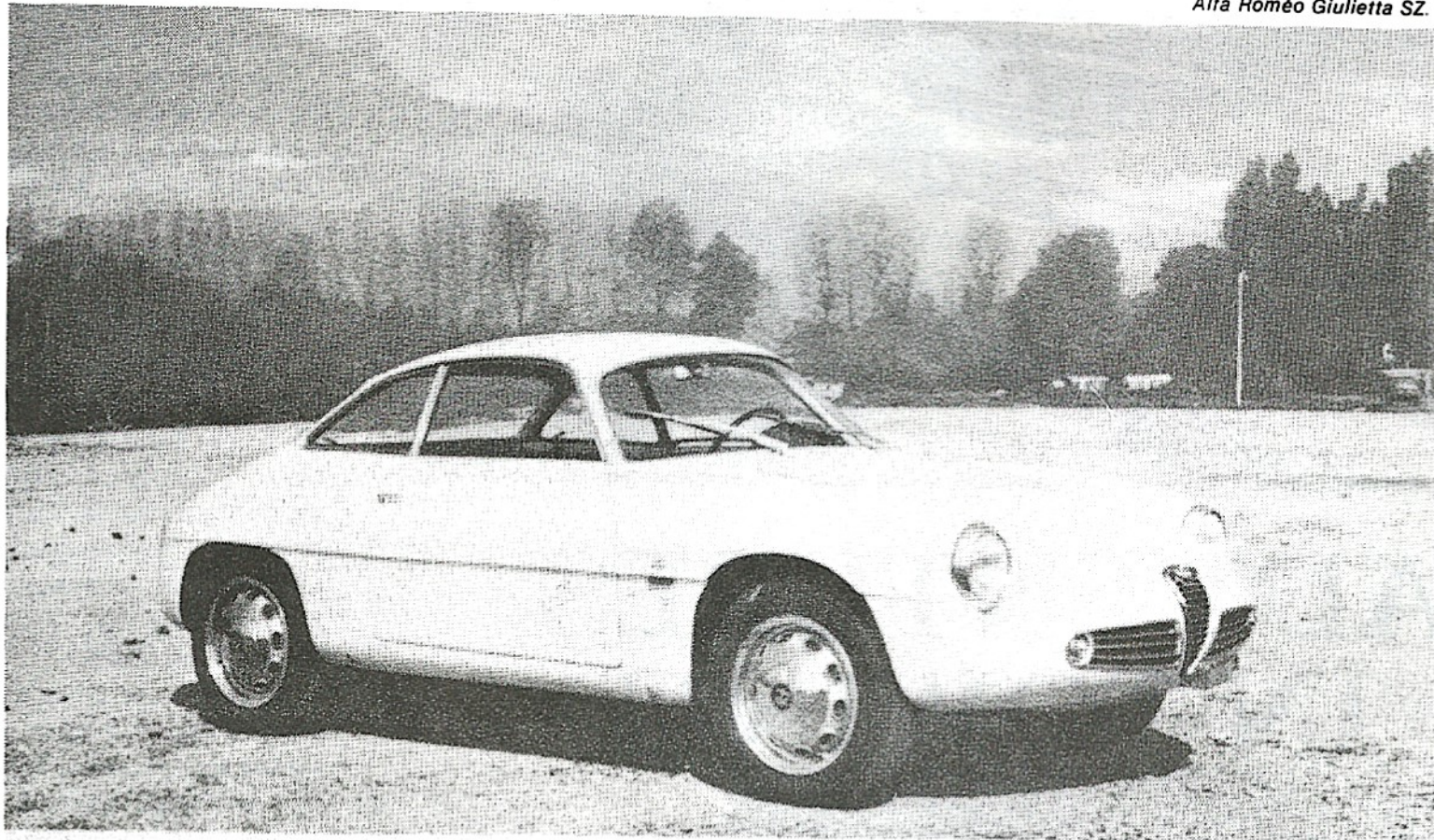
Then there's the policeman. The policeman's role in all this is to stop you about six blocks from home, after you've towed the car 150 miles, to explain that what you are doing is unsafe. But first he is required to get out of the squad car, scowl at the much-knotted tow rope, put his hands on his hips and say. «What do you think you're doing here?»

What you are doing here is so painfully obvious that you must always avoid answering this question, so as not to sound like a wise guy. Your job is to tell the cop. «We're just towing the car a couple of blocks. We picked the car up from Jimmy's house, around the corner, and now we're taking it to my house, just up the street.» (A really short tow always seems less criminal than a long one.)

The only problem with this lie is that the cop may offer to escort you to your house, which is «just up the street.» and you always feel a bit foolish pulling into the driveway of a total stranger, ringing the doorbell and trying to convince the woman who comes to the door in a bathrobe and curls to pose as your mother and let you in, while the cop looks on from his squad car. If she slams the door in your face, you then go back and tell the cop. «Mom's really mad. She doesn't want us to have a car. She said we'd have to sleep in the garage.» At this point the cop, who knows you've been lying all along, will usually smile to himself and drive away. That, or throw you in prison.

The last element is the car you are towing back to your own home - the very root of the problem. Neither Larry nor I can offer any advice on what sort of car you may wish to tow home, as we've been so indiscriminate in our own choices as to lose all credibility. As long as it has no brakes or driveshaft and dog-tracks severely, the rest is up to you. The important thing to remember is that, no matter what else you do to the car when you get it home, you must never, but never, take its wheels off. It is critical that the old wreck remain a roller. That way, the next owner can drag it off your property with a simple piece of rope.





DB Coach

### **CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES**

**Moteur :** avant longitudinal 4 cylindres en ligne. 1.216 cm<sup>3</sup>. (76,2 x 66,6 mm). 75 ch à 6.100 tr/mn. Arbre à cames en tête entraîné par chaîne. Alimentation par un carburateur horizontal SU.

**Transmission :** roues arrière motrices. Boîte de vitesses 4 rapports. Embrayage monodisque à sec. Rapports : 1<sup>re</sup> : 3,67, 2<sup>e</sup> : 2,20, 3<sup>e</sup> : 1,32, 4<sup>e</sup> : 1, m. arrière : 3,67.

**Suspension :** à l'avant, roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, triangles. A l'arrière, pont rigide, ressorts hélicoïdaux, triangles.

**Freins :** disques Griling (inboard à l'AR).

**Direction :** à crémaillère.

**Dimensions :** empattement : 223,5 cm, voie AV : 119,3 cm, voie AR : 119,3 cm. Longueur : 366 cm. Largeur : 147 cm. Hauteur : 117 cm.

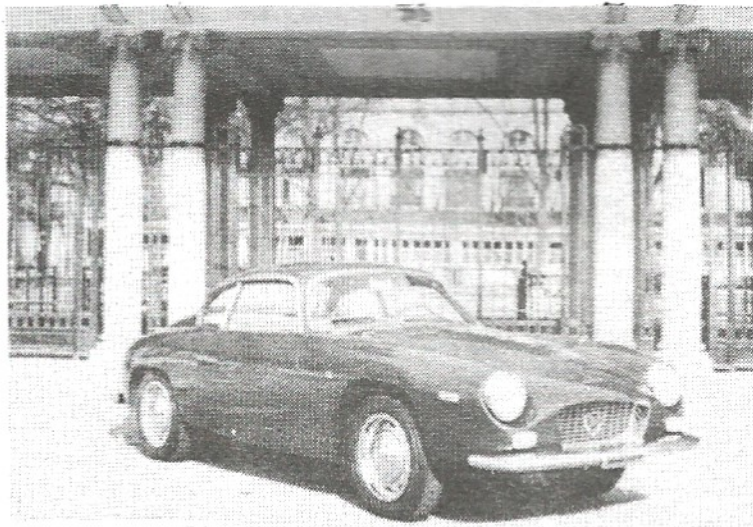
**Poids :** 560 kg.

**Pneumatiques :** 4.90 x 15.

**Réservoir :** 64 litres.

**Vitesse maximale :** 185 km/h.

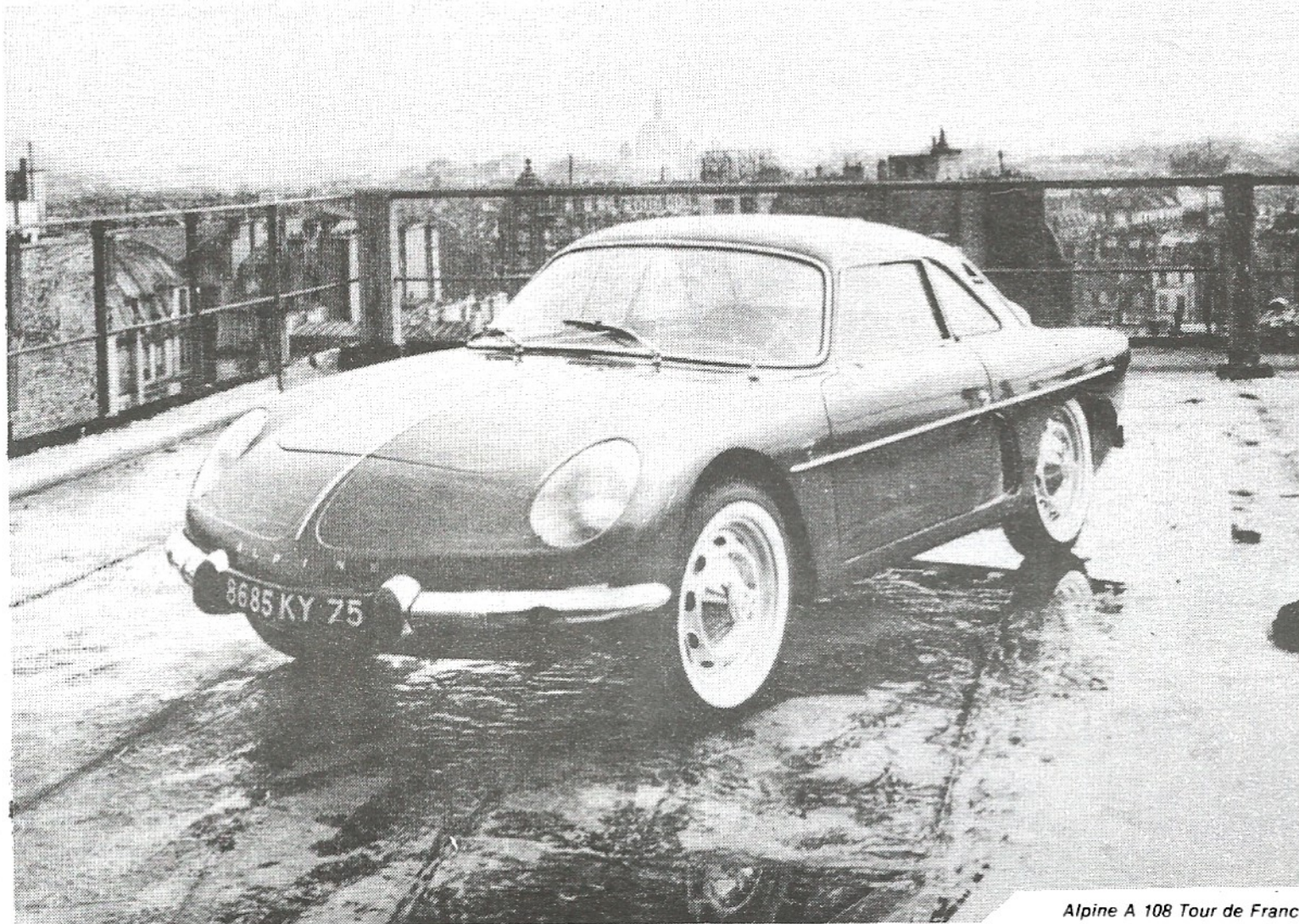




Lancia Appia GTE.



Abarth Bialbero



Alpine A 108 Tour de France.

### LA LOTUS ELITE FACE A SES RIVALES (EN 1960)

|                                 | Cylindrée<br>cm <sup>3</sup> | Puissance<br>ch | Vitesse<br>km/h | Longueur<br>cm | Poids<br>kg | Date<br>lancement |
|---------------------------------|------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|-------------|-------------------|
| Alpine A108<br>Tour de France   | 998                          | 70              | 185             | 385            | 565         | 9/1960            |
| DB Coach                        | 850                          | 58              | 170             | 395            | 585         | 10/1953           |
| Alfa-Roméo<br>Giulietta SZ      | 1.290                        | 100             | 190             | 395            | 785         | 1960              |
| Lancia Appia<br>GTE             | 1.089                        | 60              | 150             | 419            | 750         | 3/1957            |
| Abarth Bialbero<br>Record Monza | 747                          | 61              | 180             | 347            | 540         | 11/1957           |
| Lotus Elite                     | 1.216                        | 75              | 185             | 366            | 560         | 10/1957           |





(Photo Daniel Mallard)

Dix belles d'autrefois sont en montre à Place Laurier.

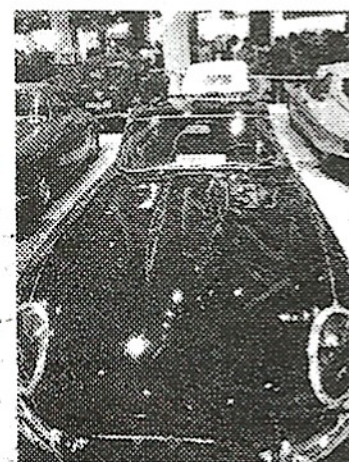
## LES BELLES EUROPÉENNES D'AUTREFOIS

(D.B.) — Rolls Royce, Jaguar, Citroën et Porsche: les voitures européennes les plus prestigieuses peuvent être admirées à une exposition mettant en valeur les belles d'autrefois, qui a lieu au Centre commercial Place Laurier, à Sainte-Foy.

Les amateurs d'automobiles antiques sont bien servis, car une dizaine de voitures, toutes plus belles les unes que les autres, sont mises en évidence.

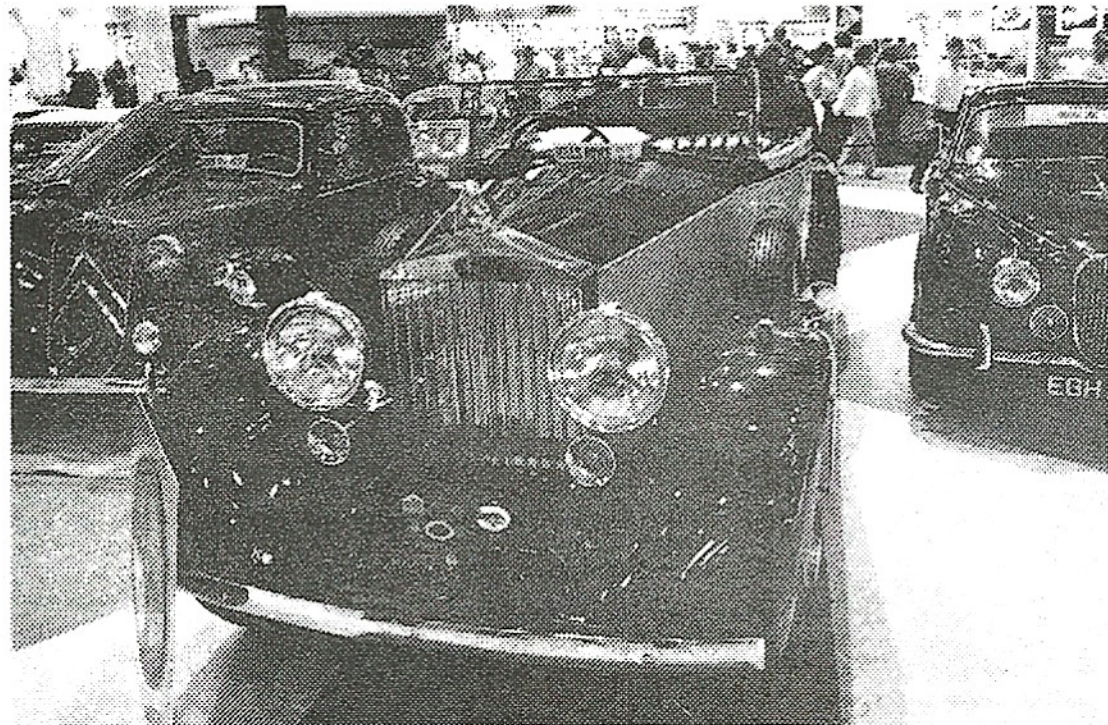
Que ce soit une Rolls Royce 1936 de couleur bourgogne, une Austin Healey MKI 1961 ou une Jaguar 340 1968, chacune de ces pièces de collection fait l'envie des amateurs.

Après quelques heures de magasinage, rien de mieux qu'une pause de quelques minutes pour admirer ces scintillantes bagnoles.



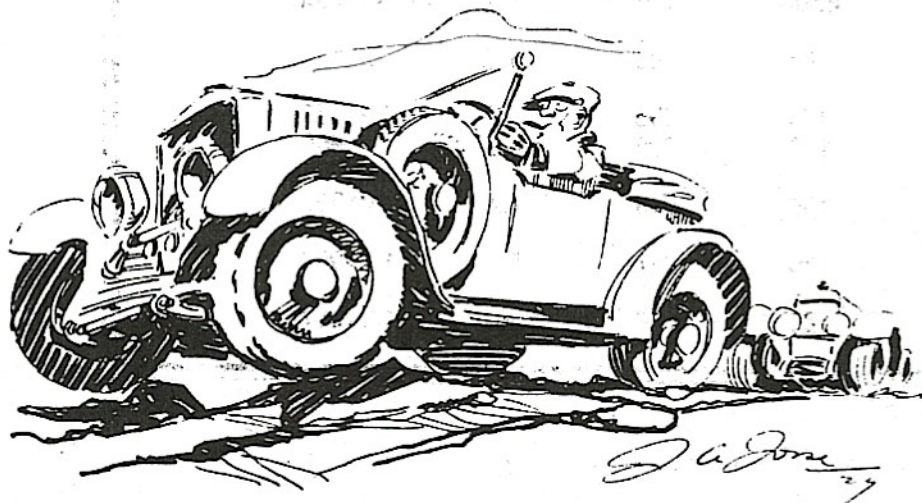
(Photo Daniel Mallard)

De scintillantes bagnoles comme cette Jaguar XKE font l'envie des amateurs de voitures antiques.



(Photo Daniel Mallard)

Cette luxueuse Rolls Royce suscite beaucoup de commentaires.





"Le Rendez-vous", a film by Claude Lelouch.

Your Club, with Paul Dorval's collaboration, has purchased the Video Cassette (VHS) of the above mentioned film.

Nine very exciting minutes...to the point that the showing of this film is outlawed in France.

Try to imagine...

A frenetic race through the streets of Paris, flat out, a Sunday morning at 5:00 in a **Ferrari**, during nine long minutes!

You may rent the cassette

for the trifle sum of \$10.00 (its worth it, believe me)

If interested, call Paul Dorval: Home 672-5056

Office: 465-2510

-----  
"Le rendez-vous", un film de Claude Lelouch.

Votre club, par l'entremise de Paul Dorval, s'est procuré le Vidéo cassette (VHS) de ce court film, dont le chauffeur enfreint toutes les lois de la circulation et dont la projection est interdite en France...et pour cause!

Imaginez, au volant d'une **Ferrari**, une course frénétique dans les rues de Paris, un dimanche matin à cinq heures, à fond, sans aucun ralentissement et ce pendant neuf longues minutes.

Cette cassette est votre disposition pour fin de visionnement pour la modique somme de 10.00\$. (Je peux vous assurer que vous ne serez pas déçus.)

Pour le réserver, appelez Paul Dorval : résidence: 672-5056

bureau: 465-2510



# GRAND PRIX

COURSE DE COTE D'ERNEMONT - COURSE DE COTE DE CHARTRE

D'EVREUX - MEETING DE BOULOGNE - COTE DE CARAMAN - CHIMAY-

LLON IMPERIALE - COURSE DE COTE DE GAILLON - 8/100 - RECORD-C

PREMIER VOISIN - RECORD - DANS TOUTES LES GRANDES EPREUVES

EN 1921: COURSE DE POIX - COURSE DE LA FORET DE

SE DE L'INCOJETTE - CARAMAN - COTE D'OR

GEORGE BOIL - COURSE DE COTE DE PLANFOY-MONT

COURSE DE COTE DE VENTOUX RECORD-MONT

COUPE DE COTE DE VIGEN-COTE DE LA

GAILLON - PRO - COTE DEL

PREMIER VOISIN - ANS - NDES EPREUVES

EN 1922: COURSE DE LAULLAUC

TECHNIQUE - AN - INTERNATI

GRAND PRIX - PARIS - M

COTE DEL - TE DE LA

ONCOUR - TURE C

MEETING - GRAND

CANNES - COURSE DE C

HOLLAND - COTE DE DES SCHEVENINGUE

PIC DE MONTAIGU

POIX - A - COTE DE MONKONG

PREMIER - REGULARITE - SUEDE PREMIER

MEETING DENIMES - KUN

ELEGANCE - AUT

CEYRESTE - SCOT

CROCHAT - MEETING

OSTENDE - TOURIS

CHERAGAS - ALCE

R.A.C. DE SUEDE - ANT

R.A.C. GOLD-SHIELD-S

GOTHENBURG SECTION

ROYAL AUTO-CLUBS

SHELL CUP - R.A.C.

ROYAL AUTO CLUB

SHANE SECTION

KILOMETRE LAN

COURSE DE COTE

CATEGORIES

EPREUVES D

S. PARIS

HUIT JOURS

PREMIER

TOUTE

COUPE DU PAVAN

LEON BOLLEE

ES DE L'AN 1920-

BOULOGNE-COUR-

VIMILLE-COUPE

ETING - OST ENDE

ING DE SPA-BL

E DE L'A.C.N.M. R

ING DE LA RIE-

ES DE L'AN 1921-

8% 10% TOUTES CA

AL DE SUEDE-AGR

ICE - C. TOURISME -

TURBIE - RECORD

1 PLETE - PREMIER

PRIX DU MAROC

TE DE LIMONEST

REGULARITE

SUEDE PREMIER

ETING DENIMES

ELEGANCE - AUT

CEYRESTE - SCOT

CROCHAT - MEETING

OSTENDE - TOURIS

CHERAGAS - ALCE

R.A.C. DE SUEDE - ANT

R.A.C. GOLD-SHIELD-S

GOTHENBURG SECTION

ROYAL AUTO-CLUBS

SHELL CUP - R.A.C.

ROYAL AUTO CLUB

SHANE SECTION

KILOMETRE LAN

COURSE DE COTE

CATEGORIES

EPREUVES D

S. PARIS

HUIT JOURS

PREMIER

TOUTE

PREMIER

VOISIN:

EPREUVE

QUAI STIMGASA  
LONDRES

# AUTOMOBILES

# VOISIN

EXPOSITION: 63 CHAMPS - ELYSEES: PARIS





# LES PIÈCES ANGLAISES

## MARIO BOIES INC.



PIÈCES ORIGINALES POUR

1875 Wellington, Montréal

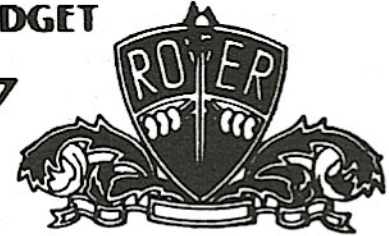
AUSTIN MORRIS ROVER  
 TRIUMPH MG ROVER  
 HILLMAN SUNBEAM HUMBER  
 VAUXHALL ENVOY

937-9385

MGB

SPITFIRE

MIDGET

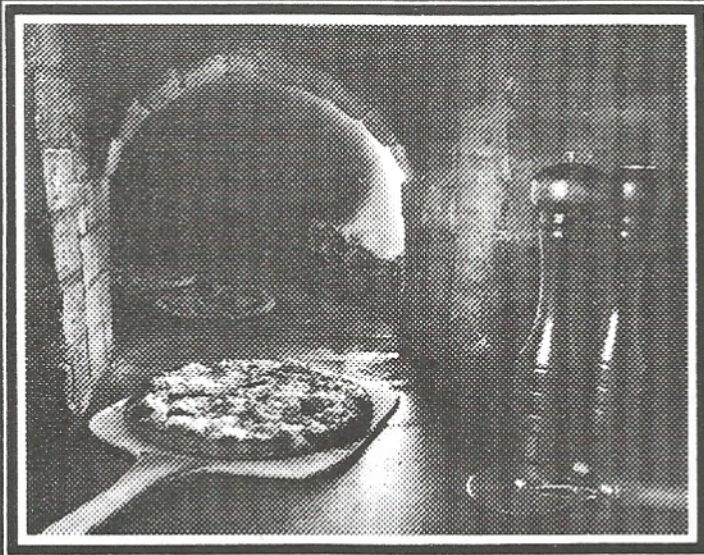


GRANDE VARIÉTÉ DE PIÈCES POUR LE MOTEUR, DE GARNITURES POUR L'INTÉRIEUR ET L'EXTÉRIEUR DE LA CARROSSERIE, AINSI QU'UN GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES

*Pizzaiolle*

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

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



L'AUTHENTIQUE

POLISSAGE  
**Rapide**  
 BUFFING

SHOW CHROME  
 514-336-7958

2585 DE MINIAC, ST-LAURENT, QUÉ

H4S 1E5

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

**Guy & Gilbert**

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

Téléphone: (514) 281-1766  
 Télex: Eureka MII 055-60053

651-5500  
 527-8995

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



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

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

Marché d'assurances  
 particulier pour  
 voitures anciennes



# Petites Annonces

AUSTIN-HEALEY 3000 MK 3 1965. Complètement restaurée à neuf. Couleur bleue avec toit blanc. Entièrement d'origine! Prix à discuter. René House, 364, 12e rue, Val-d'Or, Qué. Tél.: (819) 824-2292. [8-8]

Deux AUSTIN Cooper "S" 1969 Mark II. Complètes, en parfait état de marche, récemment refaites mécaniquement: évaluation professionnelle récente de 5,800\$ et 9,000\$. Acheteur sérieux pour les deux seulement; nostalgiques fauchés prière de s'abstenir. Michel Lamontagne. Tél.: (514) 931-8980 (Montréal, Qué.).

MERCEDES SD4P de Ville 1970. Très bon état. Ginette Phaneuf, 71 P.L. Laurin, Lachute, Qué. J8H 3W7. Tél.: (514) 562-8109.

ROLLS-ROYCE Corniche Coupe 1967. Très rare. Valeur neuve de 248,000\$. Magnifique classique que vous pouvez conduire régulièrement. Prix: 65,000\$, échange possible. Ron Pickering, 4670 St-Catherine ouest, Montréal, Qué. H3Z 1S5

PORSCHE 912 1967, excellente condition, prix 10 000\$ meilleure offre au (514) 453-5569.

MGTD 1953, red, in perfect condition, enjoy the summer in style, this is not a plastic kit car, it's the real thing, engine and transmission not original, price 14 000\$ or best offer, call Tarry days at (514) 335-0840 or evenings at 620-2641.

ALFA ROMEO ALFETTA GT 1976, air conditionné, P6 on Momo wheels, 60 000 miles, Momo steering, gas shocks, original fuel injection, show room condition, price 9 800\$ at (514) 625-3849.

MORRIS-MINOR 1959, 4 vitesses, prix 1 200\$ négociable, besoin soins au (514) 477-6388.

1971 MERCEDES 280 SL auto. Totally restored by award-winning restoration shop. Euro Lights, factory mag wheels, etc. Perfect. 27 000\$ Call Hans Rosenstein 333-7635.

1952 MG TD Replicar. On V.W. platform. Professionally built. 5 700 km only. Red with black interior. Like new. Howard Cohen 487-5276 or 388-1196.

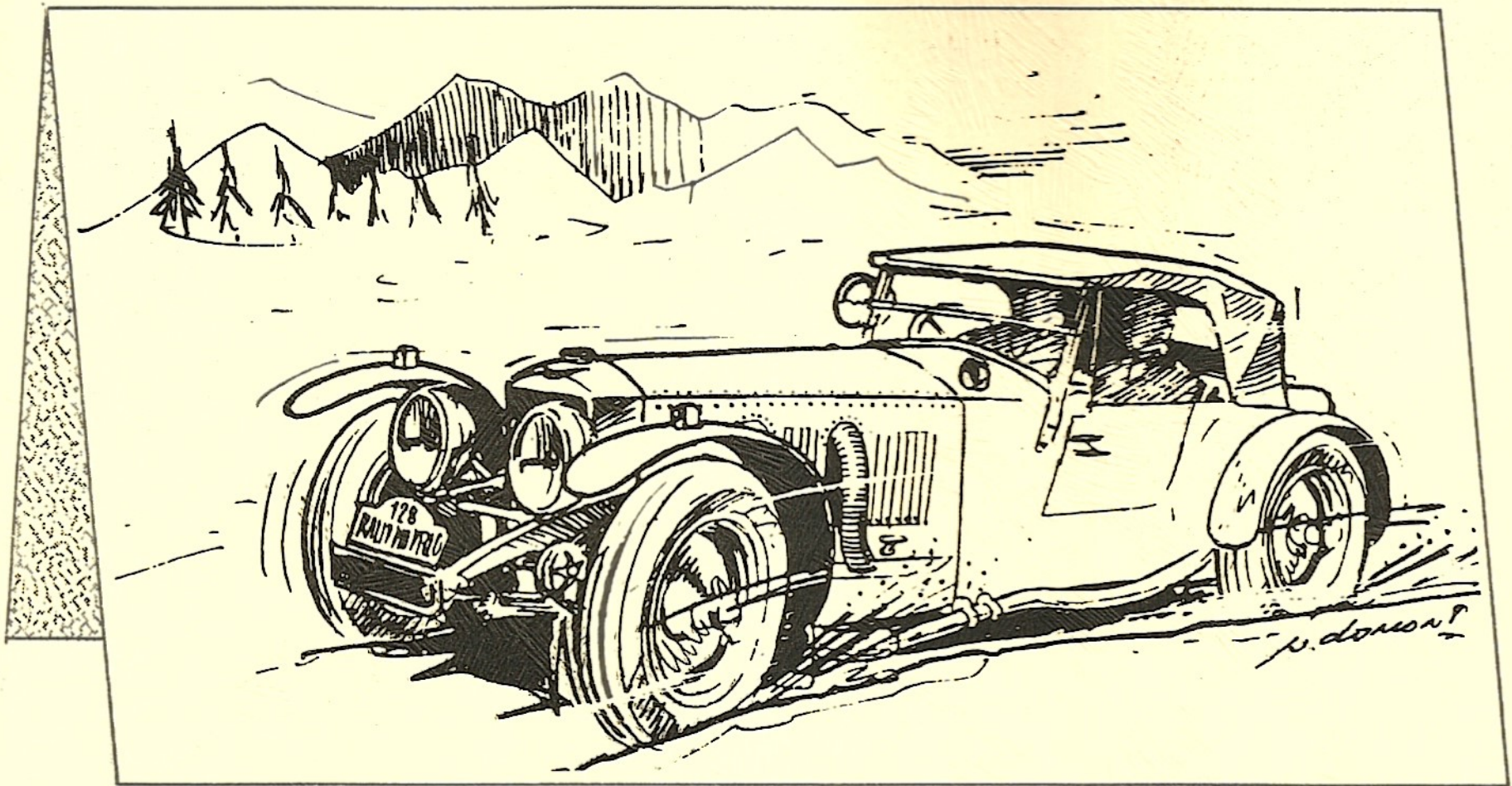


**CORBBY/WISER'S**

**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

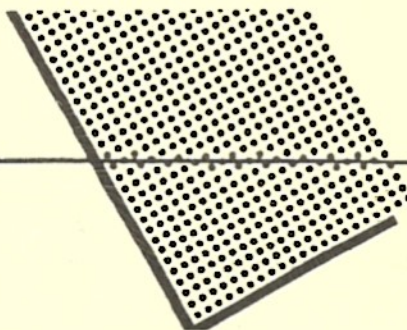




**Cartes de Noël (sans impression)**  
**10,00\$ la douzaine**

**Blank Christmas cards**  
**\$10,00 per dozen**

Pour commander, appeler: Richard Boudrias  
 To order call: 697-9037



## Calendrier de l'Autosiate An Enthusiast's Calendar

|   |                  |                                    |                     |
|---|------------------|------------------------------------|---------------------|
|   | October 6-8      | Hershey                            |                     |
|   | October 16       | Targa Florio<br>Retrospective      | Sicily, Italy       |
|   | October 22, 23   | Vintage Fall Finale                | Lime Rock, Ct.      |
|   | contact          | Jamie Brown, 694-6928              |                     |
| → | October 28       | VIN, FROMAGE                       | VEA                 |
|   | contact          | Richard Boudrias, 697-9037         |                     |
|   | November ?       | London to Brighton Run             | London, England     |
| → | November 13      | GAMAY NOUVEAU, BRUNCH              | VEA                 |
| → | November 24      | Tour of G.M. plant at Tes. Therese | VEA                 |
|   | 7 pm             | contact Roger Hamel 335-0333       |                     |
|   | Nov. 28 - Dec. 4 | Bahama Vintage<br>Grand Prix       | Grand Bahama Island |



V.E.A., C.P. 332, V.M.R., Montréal, Québec, Canada, H3P 3C6



**NEW FEATURES NOW AVAILABLE ON ALL XK MODELS:** XK ENGINE NOW WITH HIGH LIFT CAMS AND OUTPUT RAISED TO 190 H.P. ON STANDARD MODELS AND 220 H.P. ON ALL MC MODELS • RACK AND PINION STEERING • INCREASED DIAMETER TORSION BARS • OIL IGNITION COIL • WHITE WALL TIRES ARE AVAILABLE AT EXTRA COST

**the car... Jaguar.** Here you see the JAGUAR XK-140 CONVERTIBLE, very much a part of the family picture at the famed Farmers Market—docile, gentle, yet every thoroughbred inch a JAGUAR. You will find this superb car, with its fully-lined convertible top, roll-up windows, and additional rear seats for small children—is particularly suitable for family use. It is priced at approximately \$3,800. The JAGUAR XK-140 is also available in two other models, the SPORTS ROADSTER and the HARDTOP COUPE.

For the traveler, may we suggest that you ask your dealer about the "Visit Europe Delivery Plan." Jaguar Cars North American Corporation, 32 East 57th Street, N. Y. 22, N. Y. (Importer east of the Mississippi)  
Charles H. Hornburg Jr., Inc., 9176 Sunset Blvd., Los Angeles, Cal. (Importer west of the Mississippi)