

Autosiaaste

VOL. 15

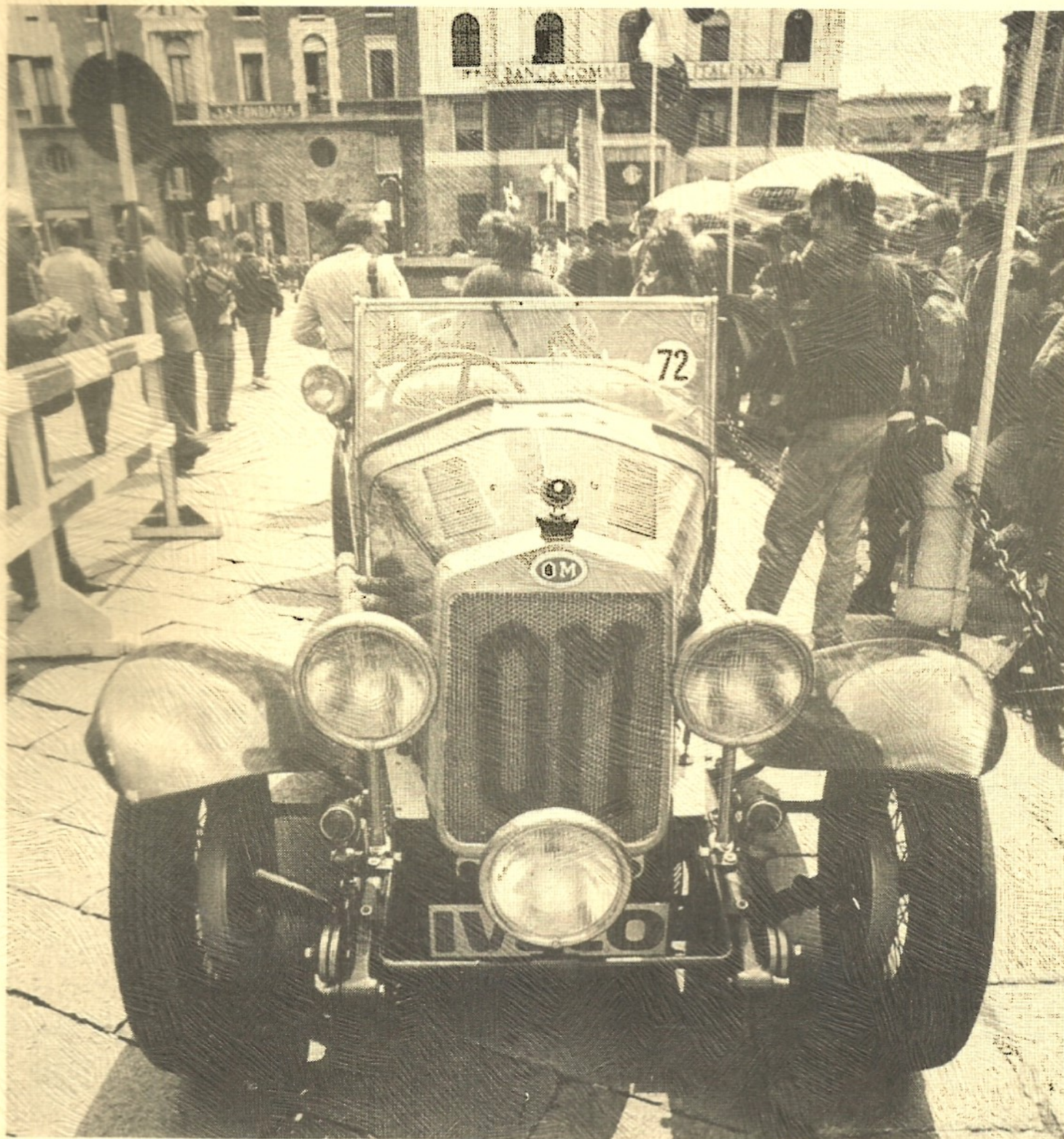
no 1

Membre

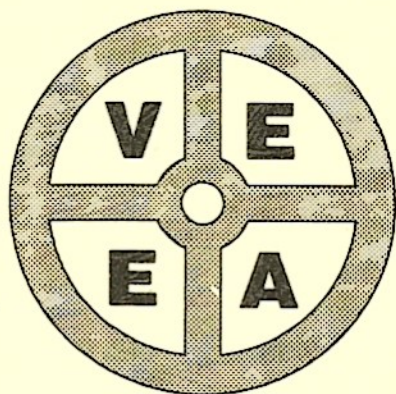


Member

Février February 1989



OM 1927, MILLE MIGLIA (1984)



Voitures Européennes d'Autrefois
Vintage Européen Automobiles

Officiers — Officers
1988

Président Président	: J. Richard Boudrias :	rés.: 697-9037 bur.: 745-5626
Vice-président et directeur de l'admission Vice-president and Membership Director	: René Kundig :	rés.: 482-9612 bur.: 527-4521
Secrétaire Secretary	: Paul Dorval :	rés.: 672-5056 bur.: 465-2510
Trésorier Treasurer	: Jack Keery :	rés.: 457-6784 bur.: 931-3644
Directeur des activités Activity Director	: Roger Hamel :	rés.: 335-0333 bur.: 472-9888
Directeur de la compétition Competition Director	: Tom Merson :	rés.: 626-7209 bur.: 684-7070
Editeur de l'Autosiate Autosiate Editor	: Jamie Brown :	rés.: 694-6928 bur.: 288-1638
Directeur Director	: Marc Bourgeois :	rés.: 733-2447 bur.: 281-1766



Autosiate

VOL. 15

no 1

Membre



Février February 1989

Sommaire — Contents

Mot du président	page 2
A Word from the President	page 3
Vin nouveau	page 4
1935 S.S.1 Airline Saloon	page 6
L'épopée aquatique de Québec	page 11
Le libre échange et nos "Belles"	page 15
Conclave 89	page 18
Letter to the Editor	page 20
Petites annonces	page 22
Calendrier des activités 89 VEA	page 24
Calendrier de l'Autosiate - 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.

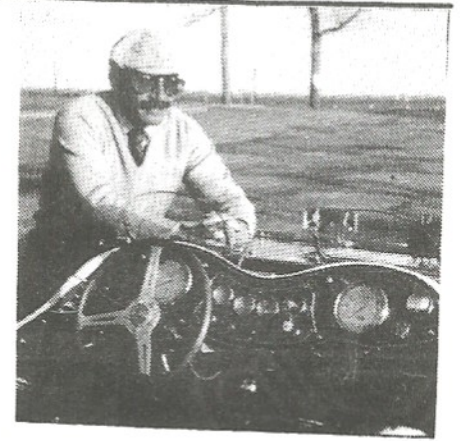
The "Autosiate", the official magazine of the V.E.A., is published 4 times a year. The articles published express only the opinions of the authors, not necessarily the club's position.

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.

Mot du président



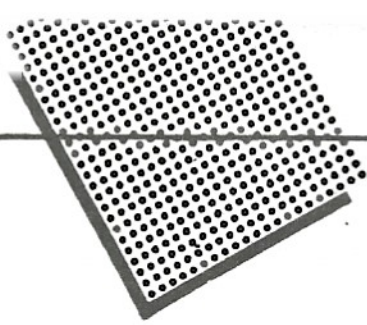
1988, UNE ANNÉE SUCCÈS...

L'EVEA devient le VEA; mais cette mutation n'est pas d'une importance capitale: le souci de la prononciation dans les deux langues nous y a poussé. Ce qui a prévalu en mil neuf cent quatre-vingt-huit, à mon humble avis, c'est le dynamisme, l'esprit de curiosité et d'envergure d'un bon nombre de nos membres.

En effet, l'année débute avec un voyage à Paris, plus précisément au salon Rétromobile, pour plusieurs de vos directeurs; ensuite, Tom Merson parcourt mille milles au volant de sa Sprite pour se rendre à Carlisle en Pennsylvanie et décroche la 3^e place lors du concours d'élégance. Les Hamel, les Brown et encore les Merson se manifestent à Shannonville, Ontario, au VARAC Vintage Festival. Notre digne secrétaire, Paul Dorval, roule deux mille milles en Rolls 1936 lors du regroupement national Rolls Royce à Cincinnati, puis cet automne, c'est à Hershey qu'on le voit en compagnie des Choquette; il se rend également aux courses de voitures anciennes à Lime Rock, au Connecticut, avec les Ouimet qui eux, en avaient déjà plein les yeux, revenant tout juste du Rhode Island avec les Colombani. Je pourrais vous en citer bien d'autres exemples de cette merveilleuse épidémie qui heureusement demeure sans vaccin efficace. Avec la complicité du V.A.Q., nous avons été les hôtes de la Traction Universelle et du T.M.T. au concours d'élégance de Ville de LaSalle... En septembre, nous exposons une dizaine de nos voitures à Québec: quelle fin de semaine divertissante!

Ces explorateurs de concours, ces archéologues de pièces en voie d'extinction et ces historien-authentiquologues de marques, nous rapportent toujours, dans leurs bagages, une dimension sociale, humaine et bien souvent culturelle à notre passion. En somme, leurs voitures anciennes ont servi de délicieux prétexte, voire de véhicule, à rencontrer des gens qui partagent le même passe-temps et aussi leur permettent de visiter des endroits, qui sans cette "excuse" leur seraient probablement restés inconnus.

VEAsement vôtre,
J. Richard Boudrias
Président



A Word From The President

1988 A SUCCESSFUL YEAR

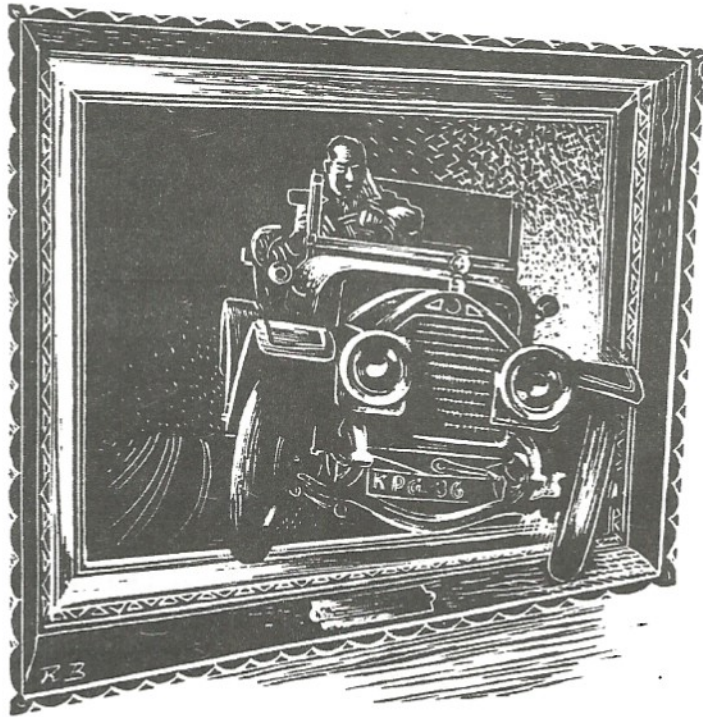
The VEAE becomes VEA, but I am afraid that this mutation is quite irrelevant to this great year, it was only done in the interest of the pronunciation in both languages. The driving force in eighty eight was the curiosity of many of our members.

Indeed, the year started with a trip to Rétromobile in Paris by many of your Directors followed by the Merson's voyage to Carlisle, Pennsylvania to a Sprite gathering where they won a trophy. Then, the Browns, the Hamels and again the Mersons show up in Shannonville, Ontario at the VARAC Vintage Festival. Our illustrious Secretary, Paul Dorval, drives two thousand miles in his 1936 Rolls to the Cincinnati meet in Mechanisbury, Pennsylvania. Later in the fall, we see him in Hershey with the Choquettes and of course, Paul had been watching the Vintage races at Lime Rock, Connecticut prior to that. The Ouimets were part of the Lime Rock group and were just returning from Newport Rhode Island this time with the Colombanis.

I could go on with a laundry list of people going places and seeing things. In August, with the V.A.Q., we were the host of "La Traction universelle" and the T.M.T., in Ville de LaSalle. Also, we were invited to show ten of our cars in Quebec City on a September weekend; what fun that was... These explorers, these archeologists of nearly extinct car parts and these histori-authenticologists of specific car marques always bring back in their luggage a social, human and often a cultural dimension to our passion.

In brief, their old cars were used as a delicious pretext or vehicle to meet people who share the same interest and also make them see places that without this "excuse" they would probably never have visited.

VEAly yours,
J. Richard Boudrias,
President



Envoyez la meilleure photographie de votre tendre européenne avec quelques mots la décrivant et nous nous ferons une gloire de l'illustrer dans l'Autosiate.

Please send the best photograph of your favorite European with a few words describing her and we will be honored to show her in the Autosiate.



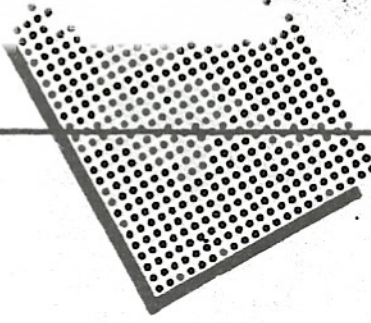
Vin nouveau

par Bernard Bellavance
Marthe Langelier

Le vendredi 18 novembre '88, les membres du V.E.A. étaient conviés au restaurant le "Caveau" afin de célébrer l'arrivée du Beaujolais Nouveau. Cette activité qui nous revient chaque année depuis plus de cinq ans permet aux connaisseurs de voitures anciennes de célébrer avec Bacchus, l'art du bon vin (moins ancien en ce qui a trait au vin nouveau...).

Pour cette occasion une excellente table d'hôte, comprenant tournedos chasseur nous fut servie. Une vingtaine de personnes étaient présentes à cette soirée et ont eu l'occasion de se voir offrir gracieusement huit bouteilles de ce doux nectar par nul autre que M. Daniel "Généreux" (pardon) Noiseux, propriétaire des restaurants La Pizzaiolle. Danielle et sa charmante épouse n'ont pu malheureusement être des nôtres ce soir-là, étant retenus à Toronto par affaire (La restauration d'une Traction Cabriolet).

À l'apéritif notre président "bien aimé" nous a remémoré en photos les activités passées de Beaujolais Nouveau. Je dois avouer que j'ai été



impressionné par certaines photos démontrant la tournure que prenait cette activité antérieurement (Cueillette du vin au "Pied du Courant", Parade dans la ville avec les voitures, etc.). Fait à noter: notre président était le seul à exhiber sa voiture (traction) ce soir-là! La présidence oblige. Des photos seront visibles lors de notre prochaine rencontre.

Somme toute, l'activité du vin nouveau fut encore cette année un succès et nous espérons qu'elle demeurera à notre agenda pour encore bon nombre d'années.

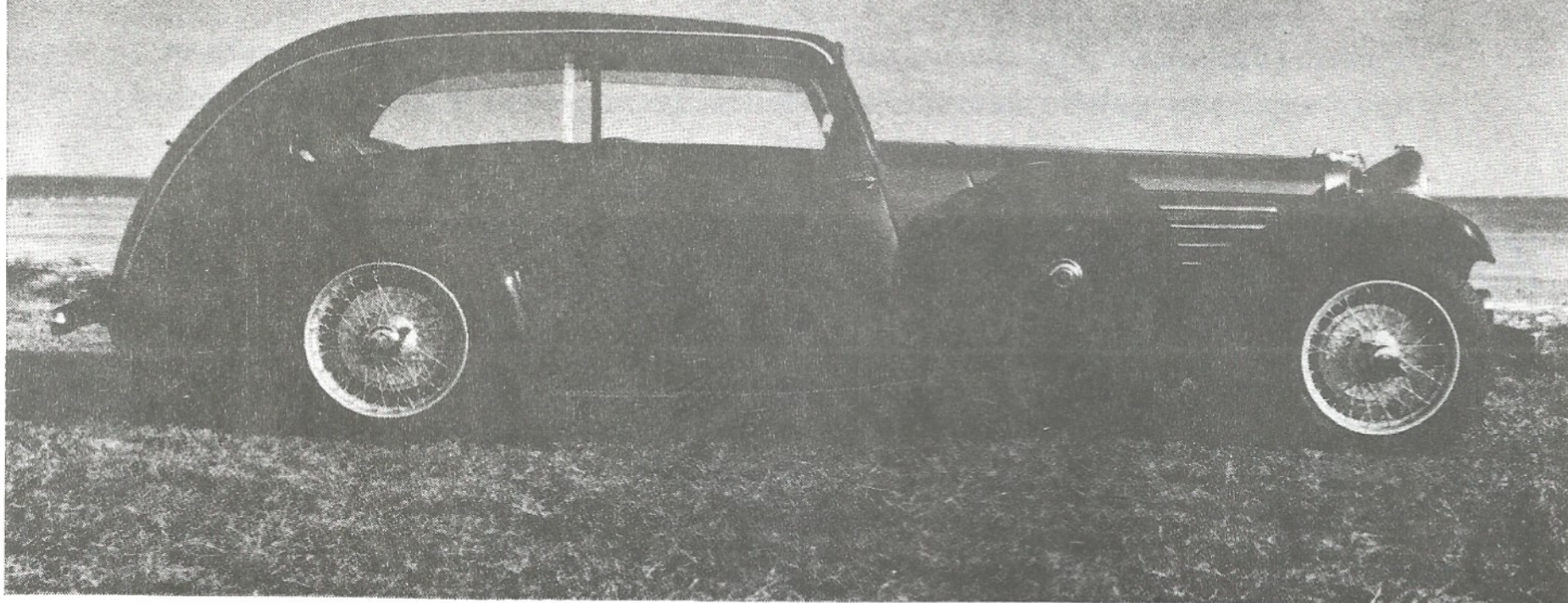


Fabri, Daniel Noiseux, René Kundig



Les amies de Bacchus font l'attraction.

salon



1935 S.S.1 AIRLINE SALOON



BY WARREN W. FITZGERALD

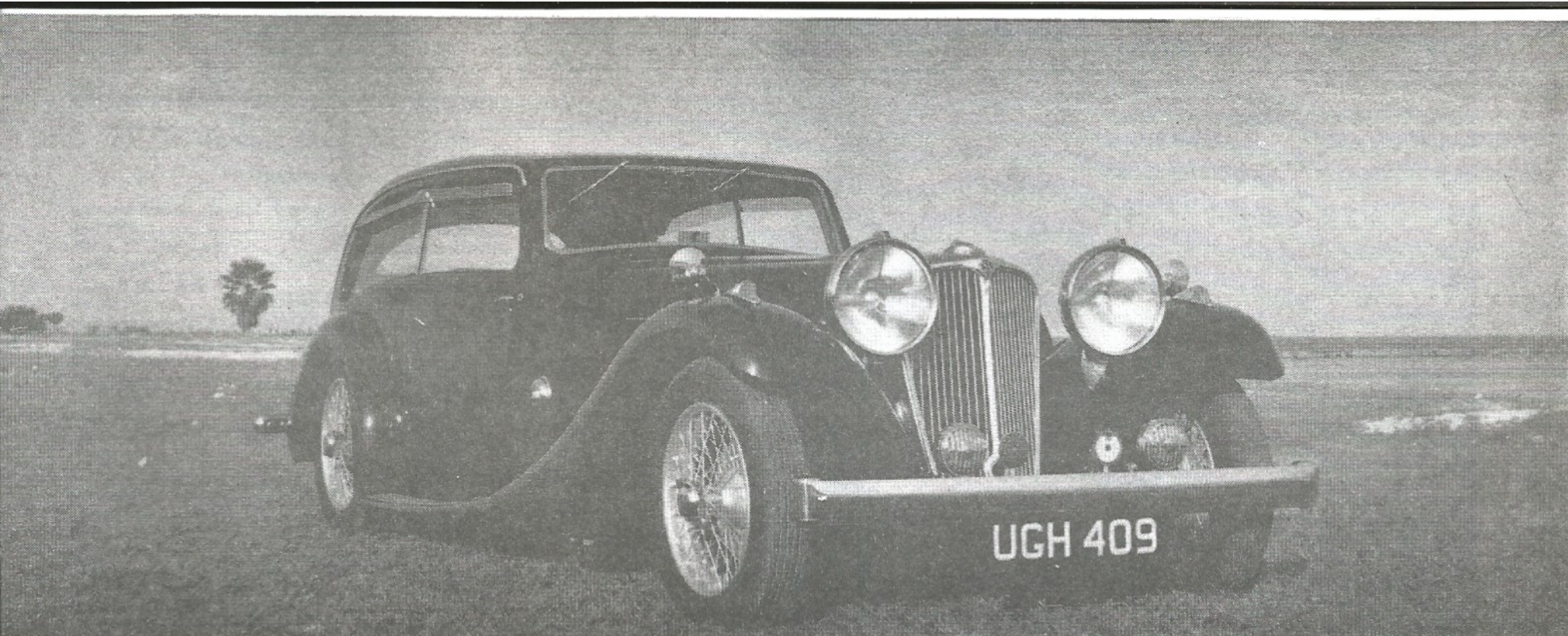
MADDOCK PHOTOGRAPHERS

OUR PUBLICATION of "Jaguar, A History of the Marque" in January and February 1962 unearthed two rare models of the S.S. 1 in the hands of *Road & Track* readers. The first of these, the original cycle-fendered coupe, was featured in these pages for May 1964, and for our Salon car this month, we have the 1935 Airline Saloon, restored from the state in which it was pictured in the comprehensive history of the Jaguar and its antecedents. I happened upon this car en route to a classic car meet in Ft. Wayne, Ind., in the spring of 1958. There it sat in running order, but somewhat bastardized from its original state, having been rescued from a wrecking yard in England by an American serviceman, David Caley. We printed two pictures of the car, not realizing at the time just how rare an example it was.

The story of the Airline Saloon rightfully begins some two years before its introduction in 1935. The late G. Geoffrey

Smith, long-time Editorial Director of *The Autocar*, was a gentleman whose interests ranged across automotive and aviation areas. He was an early proponent of aerodynamics in vehicle body design and wrote several articles for *The Autocar* extolling the virtues of "streamlining." He later concluded, perhaps prematurely, that the principal benefit of his proposed body lines lay in increased luggage space, but he did pioneer the "Airline" body style, and commissioned a Bentley body by coachbuilders Thrupp and Maberly, Ltd. He also registered the term "airline" as applying to its design. In an article published in January 1934 he suggested that several chassis, among them the new S.S., would "lend themselves splendidly to bodies of natural streamlined form." Apparently, William Lyons, Managing Director of S.S. Cars, Ltd., agreed, for in 1935 the S.S.1 Airline Saloon was introduced.





Rakish look of S.S. 1 comes from long hood, large-diameter wheels and low overall height of 56.5 in. on a 119-in. wheelbase.

AIRLINE SALOON

The growth of the S.S. firm from a motorcycle sidecar company to coachbuilder and automobile manufacturer has been detailed in the prior articles cited. A brief recapitulation may assist in putting our Salon car in perspective. The first S.S. 1 was designed around a specially modified Standard Sixteen chassis furnished to the Swallow Coachbuilding Company, Ltd. specifications. About 500 were produced during the 1932 model year in rakish, cycle-fendered coupe design. For the 1933 model, the S.S. 1 was extensively redesigned into a true 4-place coupe with more sophisticated styling. In March of that year a 4-place open tourer was introduced. Considerable chassis and engine improvements were made for 1934, and a 2-door sedan was added to the line. For 1935, even more mechanical refinement was offered, and the line of body types was increased to include a drophead coupe and the "Airline" saloon. In addition, 21 examples of the firm's first competition model, the S.S. 90 roadster, were built and sold. S.S. Cars, Ltd., which had been formed as a subsidiary of Swallow Coachbuilding Company, Ltd. in 1933, was incorporated in 1935 and became the parent company. In the fall of 1935, it introduced the S.S. Jaguar, a larger, more powerful car which soon superseded the S.S. 1 in popularity, causing this line to be dropped from production at the end of the 1936 model year. The reputation enjoyed by today's Jaguar began with the S.S. 1. It was earned by the policy of producing more performance cloaked in exciting styling for less money than any of its competitors and has been maintained by the continuance of this same manufacturing and marketing philosophy.

The original Standard Sixteen powerplant provided for the S.S. 1 was a side valve engine of 65.5 x 101.6 mm bore and stroke, displacing 2054 cc. It was almost immediately followed by an optional version, bored out to 75 mm, and displacing 2552 cc. These engines were known as the 16 hp and 20 hp, after their Royal Auto Club rating. The choice of the more powerful engine cost the S.S. 1 purchaser an extra £10 during 1932-33, but the difference in price was dropped to £5 for the 1934 models. The crankshaft for these 6-cylinder engines ran in seven main bearings. Aluminum pistons and dural connecting rods were used. Cooling was essentially thermo-siphon, assisted by an impeller in the front of the

cylinder head, and the fan was dropped on a special bracket to allow lower hood profiles. A single-plate clutch was fitted to the back of the engine, and a 4-speed, non-synchromesh transmission, also supplied by Standard, was employed. Its shift lever was carried rearward on a special extension, bringing it closer to the driver.

Engine modifications were made consistently each year, sometimes on the basis of experience drawn from rally competition. The firm never entered competition itself in the prewar years, but gave considerable assistance to private entrants who did. Engine modifications for 1933 included better manifolding, an alloy cylinder head, and the choice of an R.A.G. or SU carburetor. Cooling had been a bit of a problem with the original model, and the extensively redesigned 1933 car provided more space for an improved radiator. Lord Montagu, in his history of the marque, states the power to have been about 60 bhp for the 20, and about 50 bhp for the 16. Alpine rally competition in 1933 offered little impetus for improvement, but for 1934 the Standard company increased the stroke of its engines to 106 mm, and S.S. followed suit. The displacement of the 16 became 2143 cc, and the 20, 2664 cc. Combustion chambers and ports were machined all over, manifolding was further improved, a true water pump was installed, and a submerged oil pump was adopted, driven from the lower end of a vertical shaft which also drove the distributor. A single R.A.G. carburetor was made standard. In addition, transmissions with synchromesh on 2nd, 3rd and 4th gears were now used.

For 1935, the year of our Salon car, the S.S. 1 reached the height of its mechanical refinement. Engine modifications were major, for Harry Weslake was consulted on cylinder head design, and a new high-compression version was developed. Twin R.A.G. carburetors, used on the Alpine rally cars, were standardized. A high-lift-roller, chain-driven camshaft was added. Oil pump and sump capacity were increased. Power was raised to 68 bhp for the 20, though this figure comes from another source and may not be directly comparable with the earlier power quoted. The cooling problems which bothered the first models had been reversed, and the 1934 cars were found to over-cool. This was corrected by better thermostats. The 16-hp chassis was given a 4.5:1 axle ratio as standard, with a lower 4.25:1 for the 20 hp.

Chassis for the S.S. 1 featured a double dropped frame with a large "X" brace under the front seat area. In 1935 the stiffness of this X-member was increased by reversing the sections to effect a box section at their juncture with the frame side rails. Larger Andre scissors-type shock absorbers



Lucas P-100 lights are not original, but are in keeping with car's style.

AIRLINE SALOON

Specifications

Engine.....	Standard, L-head, 7-main-bearing
Cylinders.....	6 in line
Bore x stroke, mm.....	68 x 106, 75 x 106
Displacement, cc.....	2143, 2664
Taxable horsepower.....	16 R.A.C., 20 R.A.C.
Brake horsepower.....	53, 68
Cylinder head.....	Aluminum alloy, high compression
Carburetion.....	2 R.A.G. side draft
Fuel capacity.....	12 Imperial gal
Fuel consumption.....	18 mpg (Imp)
Gear ratios.....	1st—3.4:1
	2nd—1.99:1
	3rd—1.29:1
	4th—1.00:1
Axle ratios.....	16 hp—4.5:1; 20 hp—4.25:1
Front suspension.....	Semi-elliptic springs
Rear suspension.....	Semi-elliptic springs
Wheelbase, in.....	119
Track, in.....	53.5
Ground clearance, in.....	6.75
Tires.....	5.50-18 Dunlop
List price.....	16 hp—£360; 20 hp—£365

were employed, but the Bendix-Perrot duo-servo brakes, which had been enlarged to 12.5 in. dia. in 1934, were still cable operated.

The Motor reported the results of its road test of the 20-hp Airline Saloon in the April 23, 1935 issue, terming it "a sports car with an impressive and refined road performance." The acceleration and top speed runs were conducted at Brooklands, where they were hampered by heavy rain. Nonetheless, the testers recorded a timed top speed of 80 mph and covered a standing quarter mile in 22.4 sec. They applauded the brakes, for the car pulled up square even in the wet, and could be stopped from 30 mph in 32 ft. They commented upon the combination of moderately soft suspension and accurate steering, noting that the car should be "quite suitable" for touring purposes. Fuel consumption over the period of rather strenuous testing was reported to be 18 miles per Imperial gallon.

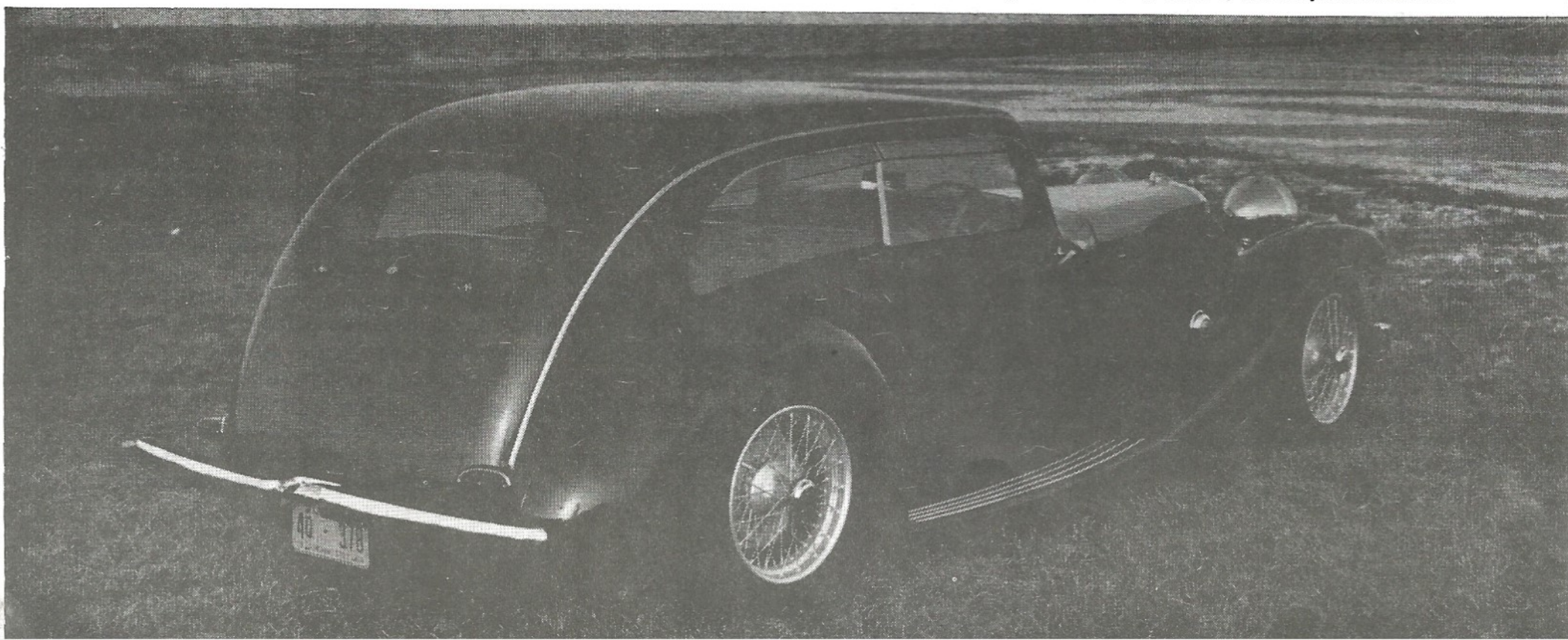
The Airline Saloon body was the most attractive model of the S.S. 1 produced, and at the time of its introduction, the most expensive, at £365 for the 20-hp version. This figure was topped by the drophead, introduced in March 1935 at £385. The Airline was the most distinctive as well, for it featured detailing which set it apart from its sister cars.

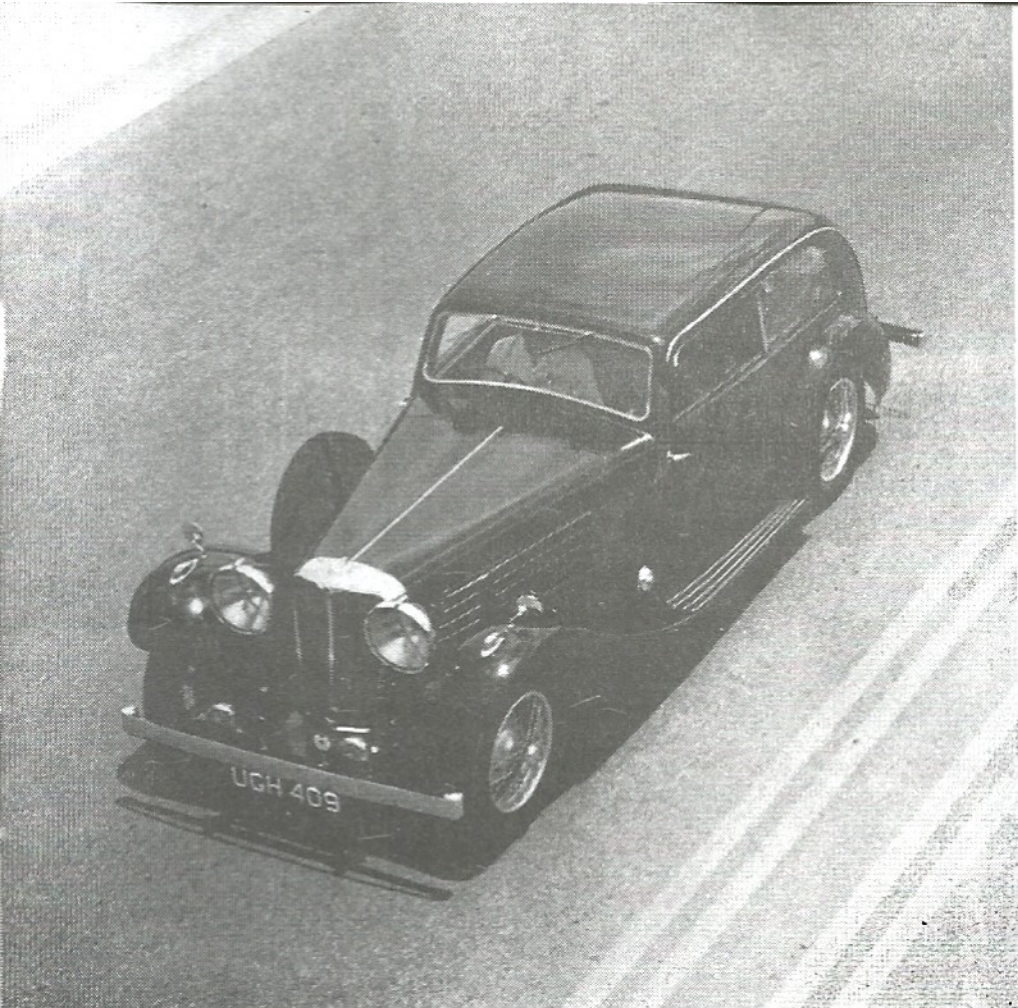
Long horizontal hood louvers were used on this model alone. It had twin side-mounted spare tires which allowed greater luggage capacity at the rear. Unlike the conventional 4-window 2-door sedan, it had pillarless door construction. The rear fenders were softly rounded off. All in all, the body design represented a tasteful blend of classic and streamlined styling.

For their time, the Airline Saloons were low and sleek. The original 1932 coupe had been a mere 55 in. high, but the Airline stood only 56.5 in. on a wheelbase of 119 in., 7 in. longer. (By contrast, the 1948 standard Chevrolet was 68 in. high.) Overall length was 183.5 in., width was 65.5 in., and ground clearance 6.75 in. Interior dimensions suited four passengers well, with a 46-in. wide bench seat in front, and two deep lounge chair seats in the rear, each 19 in. wide.

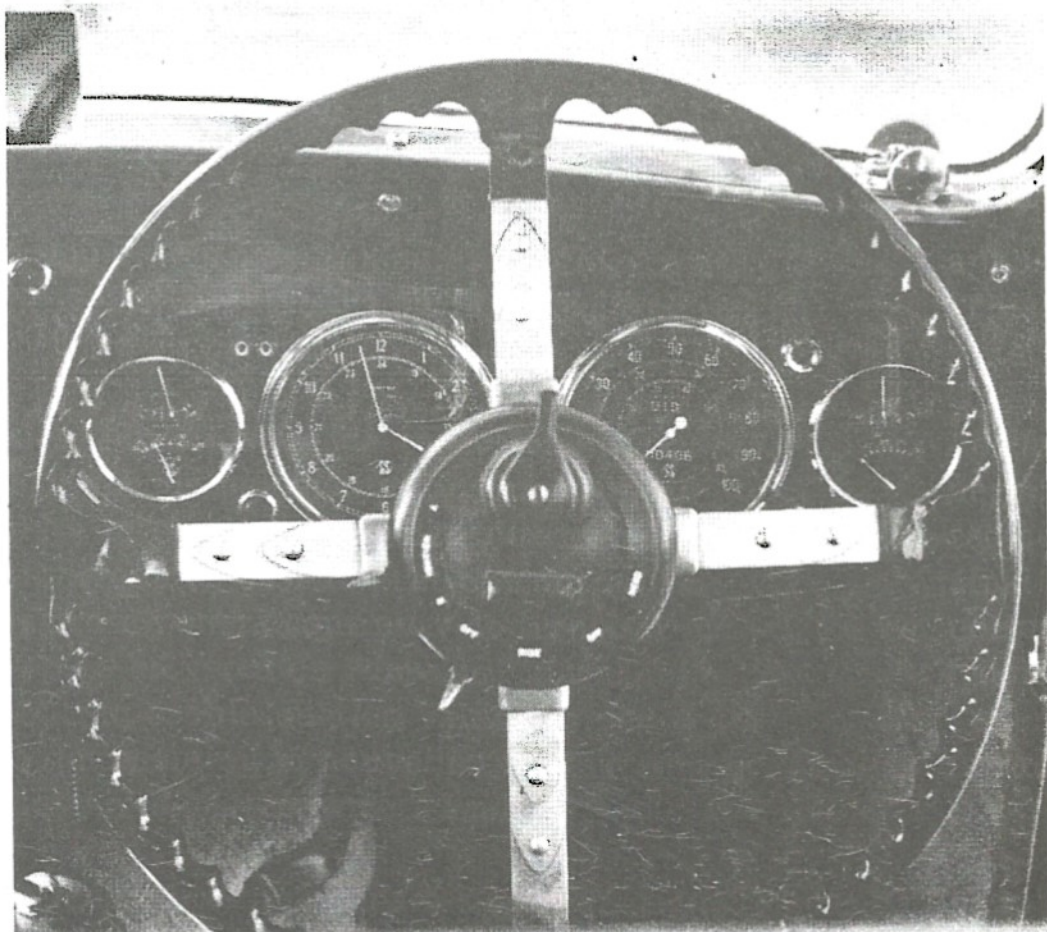
S.S. cars were exported to the U.S. for the first time in the fall of 1934, and Lord Montagu has published a photograph of them lined up at the dock for shipment. An Airline Saloon headed the line of cars. One appeared in the 1935 New York Auto Show, and thus it seems that a few may have been sold in this country prior to the war. It would be interesting to know what happened to them. Just over 600 Airline Saloons were built during the 1935 and 1936 model

S.S. 1 Airline design was cleaner than its 1935 contemporaries. Glass window "awnings" were early idea of no-draft ventilation.





Classic proportions (Hood=1/2 Length) are evident in this view. The L-29 Cord was the epitome of this classic proportion.



Original instrument panel includes 24-hour clock and 100-mph speedometer that registers engine rpm in 3rd & 4th gears.

AIRLINE SALOON

years, and they rank with the original coupes and the late dropheads for rarity.

Our salon car was purchased from David Caley by William Snell of St. Petersburg, Fla. He stored the car for a year, and it was then purchased by Fred H. Kenfield, of that city. Kenfield began the task of restoration, which turned out to be a major undertaking. S.S. 1 bodies were constructed by the composite method, for the firm did not go to all-metal bodies until the 1938 models. The car was disassembled and the structural wood replaced. Metal work was handled by a local body shop. As purchased, the car sagged forlornly on

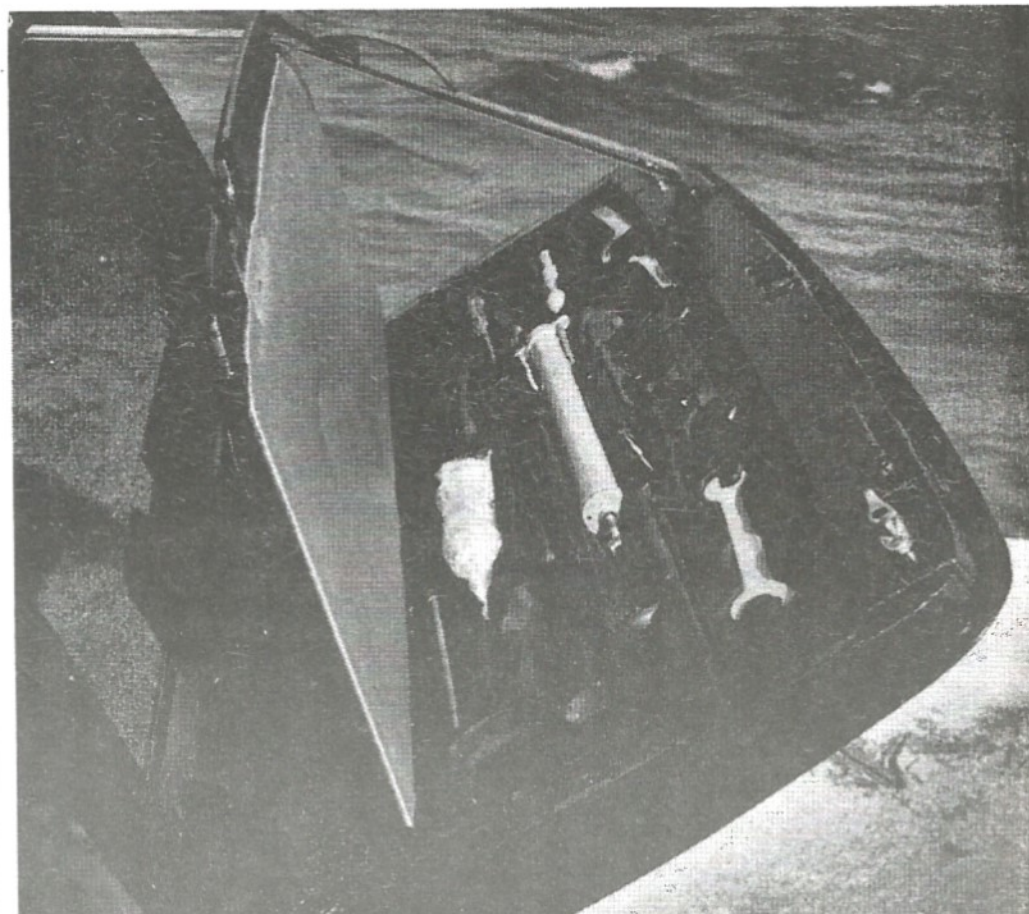
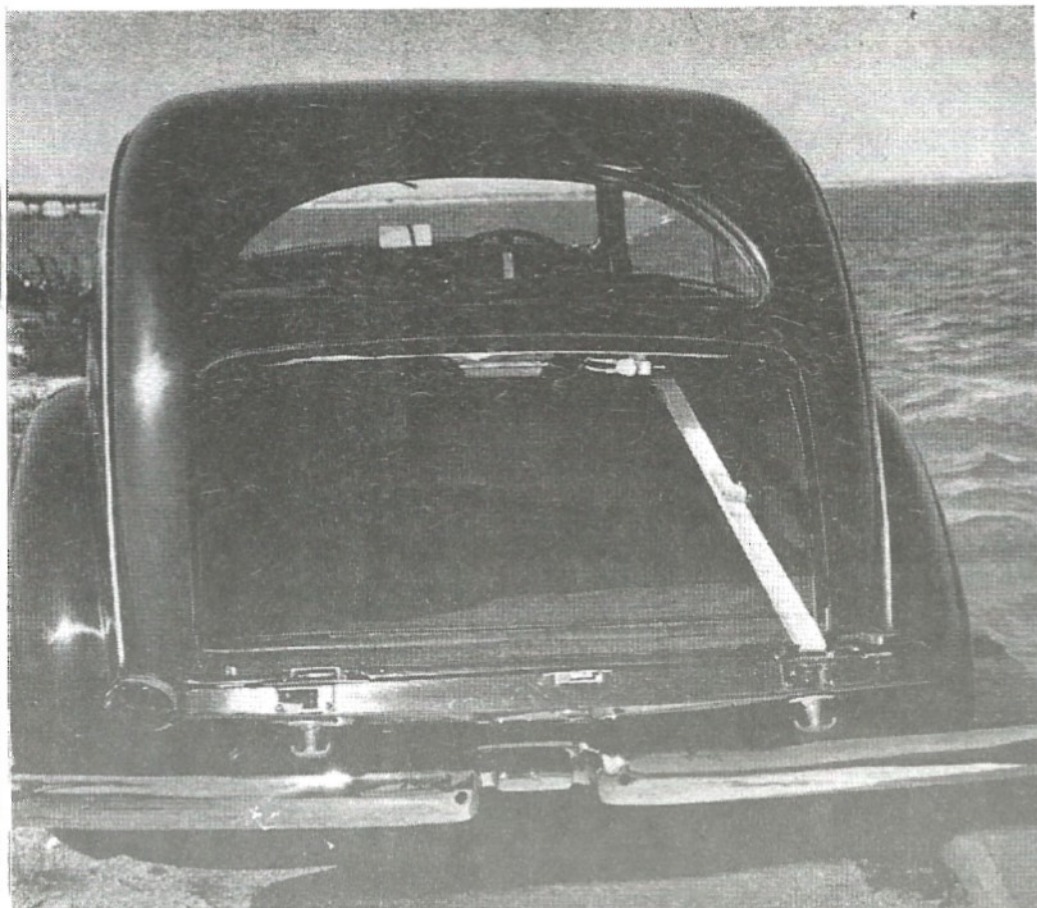
its rear wheels, and the springs had to be re-arched. Correspondence with the factory revealed that no spare parts were available, as Coventry had been bombed out during the war. Jaguar Cars, Ltd. did confirm that the tail lamps and bumpers were original equipment.

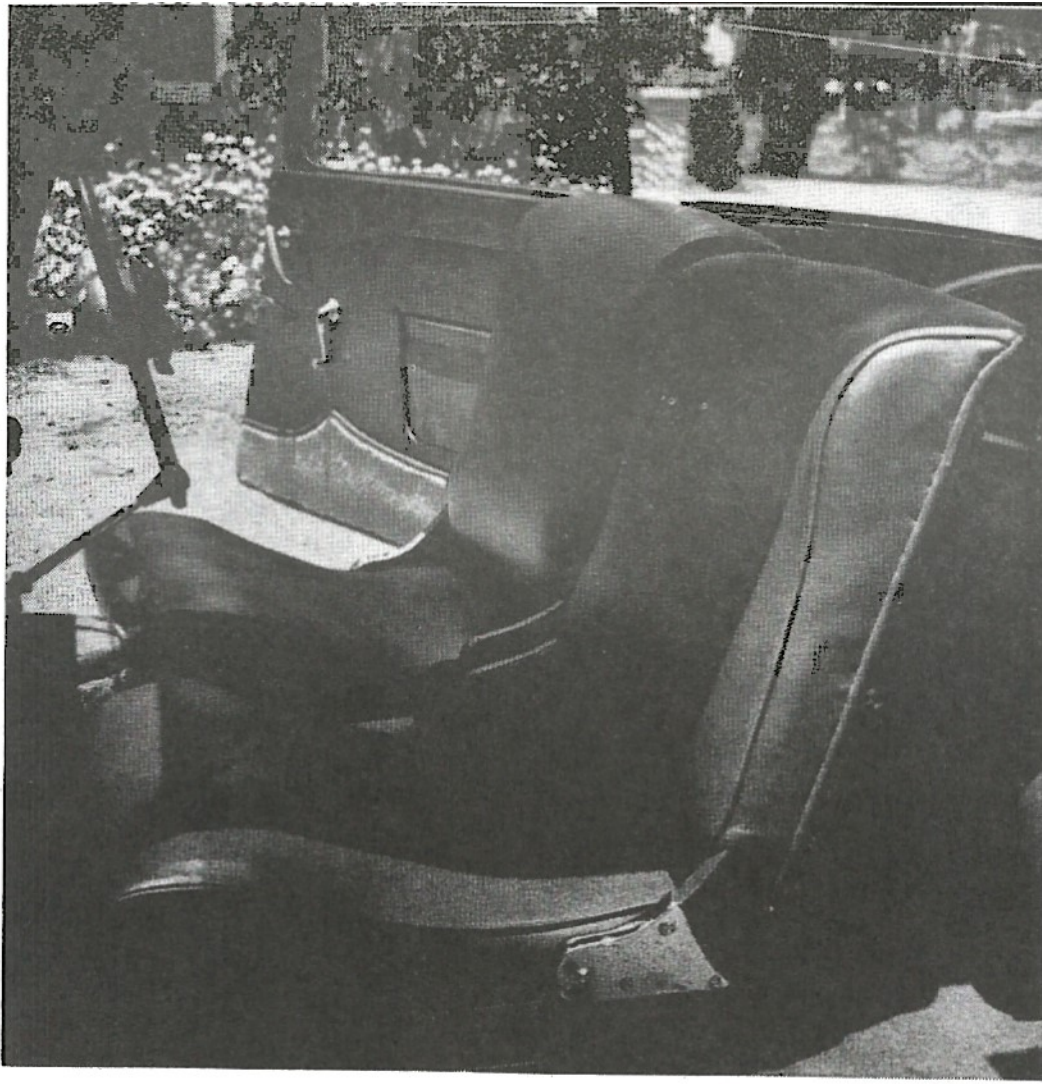
The interior was a mess, but fortunately all the original instruments were in place. Missing gauges can be the bane of a classic restorer, for, as in the case of the S.S., they often have distinctive faces difficult to reproduce. The upholstery was tattered and torn, and was replaced with Naugahyde. New carpet was a necessity. The interior dash and garnish moldings were done in solid American walnut. Kenfield is a funeral director, and found his casket supplier a good source of wood.

The original metal sidemount covers had long since disappeared and could not be readily replaced. Cloth covers

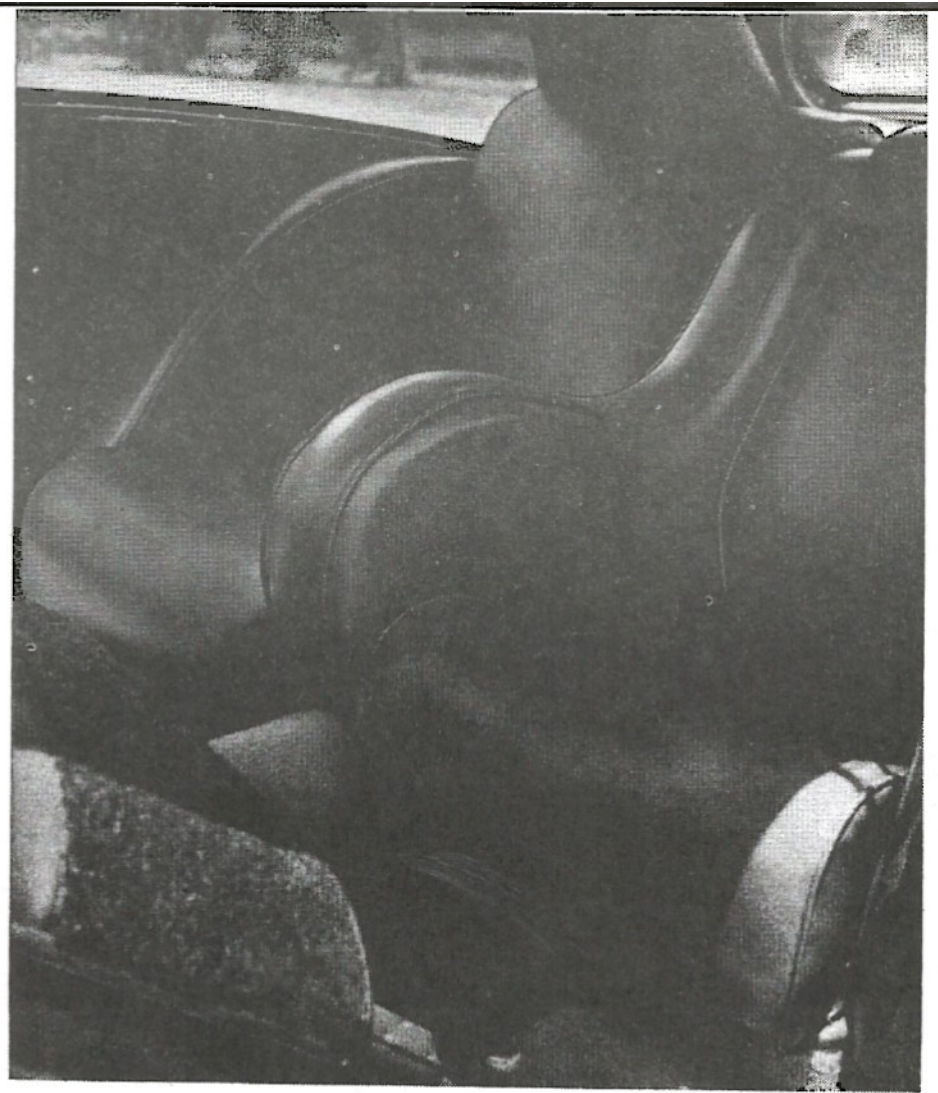
Strap from rear bulkhead keeps trunk lid from opening too far.

Tool kit occupies normally wasted space in trunk lid.





Individual front seats hinge at front of chrome valance to allow maximum clearance, never too good at best, for rear seat access.



Individual rear seats are separated by true armchair arm rest. Covered rear wheel arches protrude a bit into passenger area.

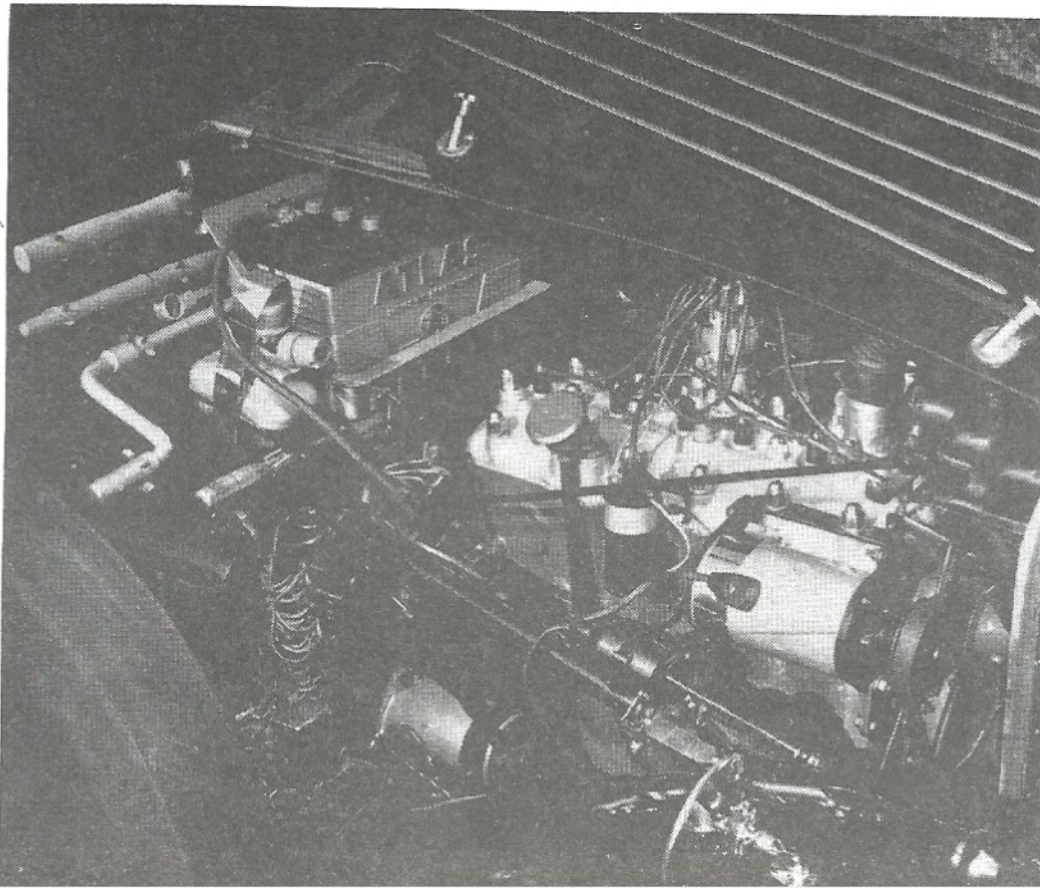
were fabricated. The headlamps had been butchered to take sealed beam units, and were discarded. Lucas P-100 lights were installed. While not original, they could have been optional, if not on the 1935 models, certainly for 1936. The "idiot stick" turn indicators were eliminated, and flashers incorporated to comply with American regulations. This modification is condoned by most enthusiast organizations if the function can be built into existing lamps. Fred Kenfield's restoration has returned the Airline Saloon to an enviable condition.

The demise of the S.S. 1 cars was assured by the introduction of the S.S. Jaguar in the fall of 1935. The new car was larger, more powerful, and very attractive. This writer takes issue with the notion that it was totally superior to the S.S. 1, for the little side-valve-engined cars possessed a fleetness of line and proportion that made the early Jaguars

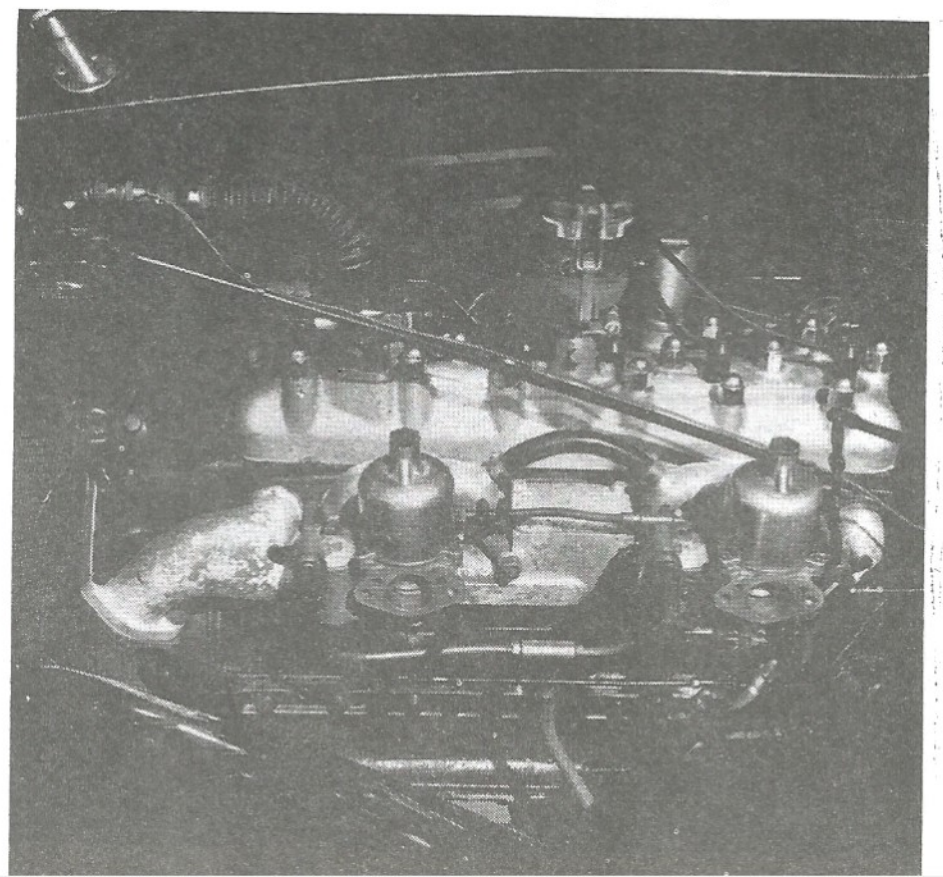
look heavy by comparison. The S.S. 1 was continued in production side by side with the new cars for the balance of the 1936 model year. It was facelifted to include a radiator shell similar in appearance to that of the Jaguar. Some confusion exists as to how many body styles were continued, for contemporary journals indicate the coupe was dropped, and Montagu just notes that the sedans and Airlines were carried over. The factory tells us, however, that all of the five bodies were available, and indeed, a 1936 fixed-head coupe exists in California today.

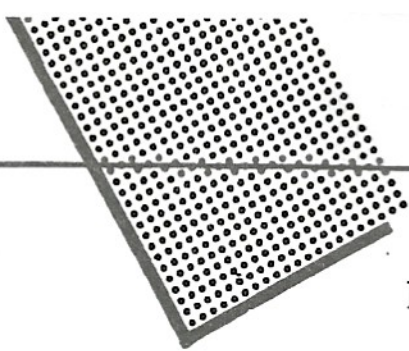
We are pleased that our interest in the antecedents of the Jaguar has brought to light these rare examples of the S.S. 1. They are noteworthy cars, for on them Sir William Lyons built his reputation as an automobile manufacturer; without them there would have been no Jaguar. Now if only someone would come forth with a restored S.S. 90. . . .

Wheel-changing equipment is stowed around battery on firewall.



Original R.A.G. carburetors have been replaced by SUs.





par Pierre André Ouimet

Il est de ces périodes de l'année où dame nature peut vous faire profiter de tous ses caprices. Je dis bien profiter car malgré les déluges que les valeureux participants ont eu à affronter autant à l'aller qu'au retour de Québec, tous ont su profiter du temps doux et sec de ce samedi d'octobre.

Pour ceux qui n'auraient pu se joindre à nous, je vous rappelle que Roger Hamel avait organisé une exposition de voitures anciennes dans le mail de la Place Laurier à Québec pour le vendredi soir et le samedi.

Les participants se sont regroupés peu de temps après le lunch à Ville Mont-Royal pour tenter d'arriver à Québec assez tôt pour laver les voitures et les placer en exposition avant 6 heures. Malheureusement, la météo en avait décidé autrement et après avoir dû naviguer tant bien que mal par l'autoroute de la rive nord, souhaitant toujours que la TF de Phil Chartrand puisse suivre jusqu'à destination, le groupe de joyeux compères s'est présenté à l'hôtel Saint-Germain, qui avait mis des chambres à la disposition des participants, gracieuseté de la Place Laurier. Lavage d'autos rapide, on peut se demander pourquoi après le déluge subi sur la route, suivi de l'installation des voitures dans le mail et il était déjà près de sept heures. Ouf! Après que les cordons de sécurité furent installés, tous se sont rejoints au restaurant pour un bon souper bien mérité.

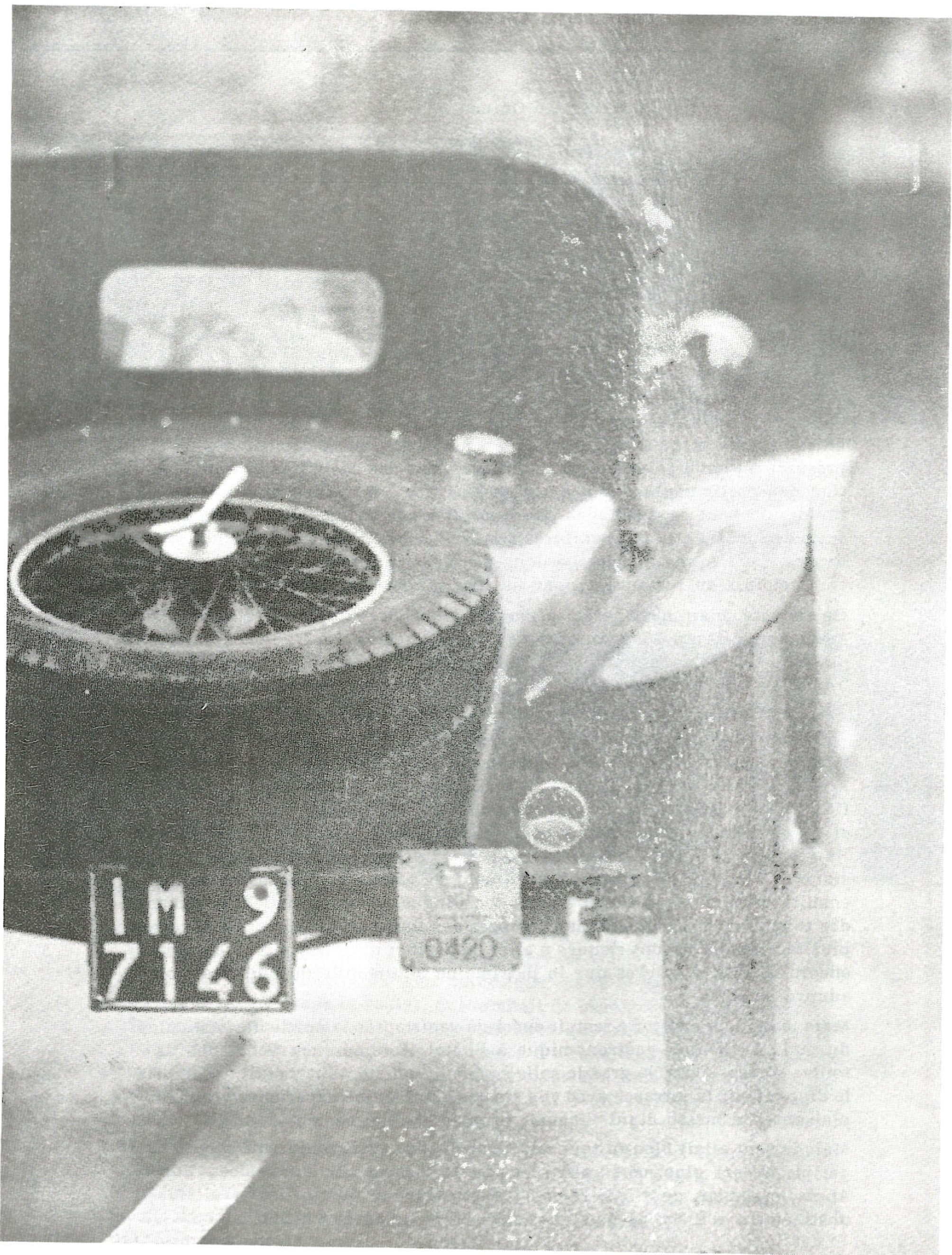
On raconte, mais n'en parlez à personne que Bernard a dû faire du 150 km/h par la route 20 pour nous rejoindre à temps pour l'entrée dans le mail. Certains prétendent que s'il s'est présenté en retard, c'est plutôt qu'il a tenté d'éviter tous les trous d'eau pour ne pas endommager sa rutilante Type E et que les 150 auraient plutôt été des 50? Est-ce vrai Bernard?

Samedi matin, devrait-on plutôt avouer, midi, il faisait un temps à ne pas mettre un canard dehors. Heureusement que nos véhicules étaient à l'intérieur bien au sec! Alors que tous pensaient que la croisière sur le fleuve serait "à l'eau", le temps s'est soudainement mis au moins mauvais et tous ensemble, nous avons pu profiter de l'hospitalité de la famille Hamel, celle de Louise pas de Roger, et admirer Québec du fleuve, bénéficiant tout à coup d'un vent doux. Quelques joyeux comparses se sont ensuite délectés de gâteaux au Cochon dingue, et se rappellent sûrement des talents de modèle de Richard auprès des touristes américaines. D'autres plus téméraires se sont risqués à aller magasiner dans le vieux Québec ou encore, à aller s'assurer que le patrimoine automobile du club était bien admiré au mail.

Mais le clou de l'activité restait encore à venir après la sortie des véhicules du mail. Le Souper gastronomique à l'hôtel Montmorency. Venaisons de toutes sortes, décor de grande salle à dîner, pianiste, tout y était, y compris le digestif sur la terrasse avec vue sur les chutes. Une expérience vraiment plaisante, la météo étant toujours propice et relativement douce.

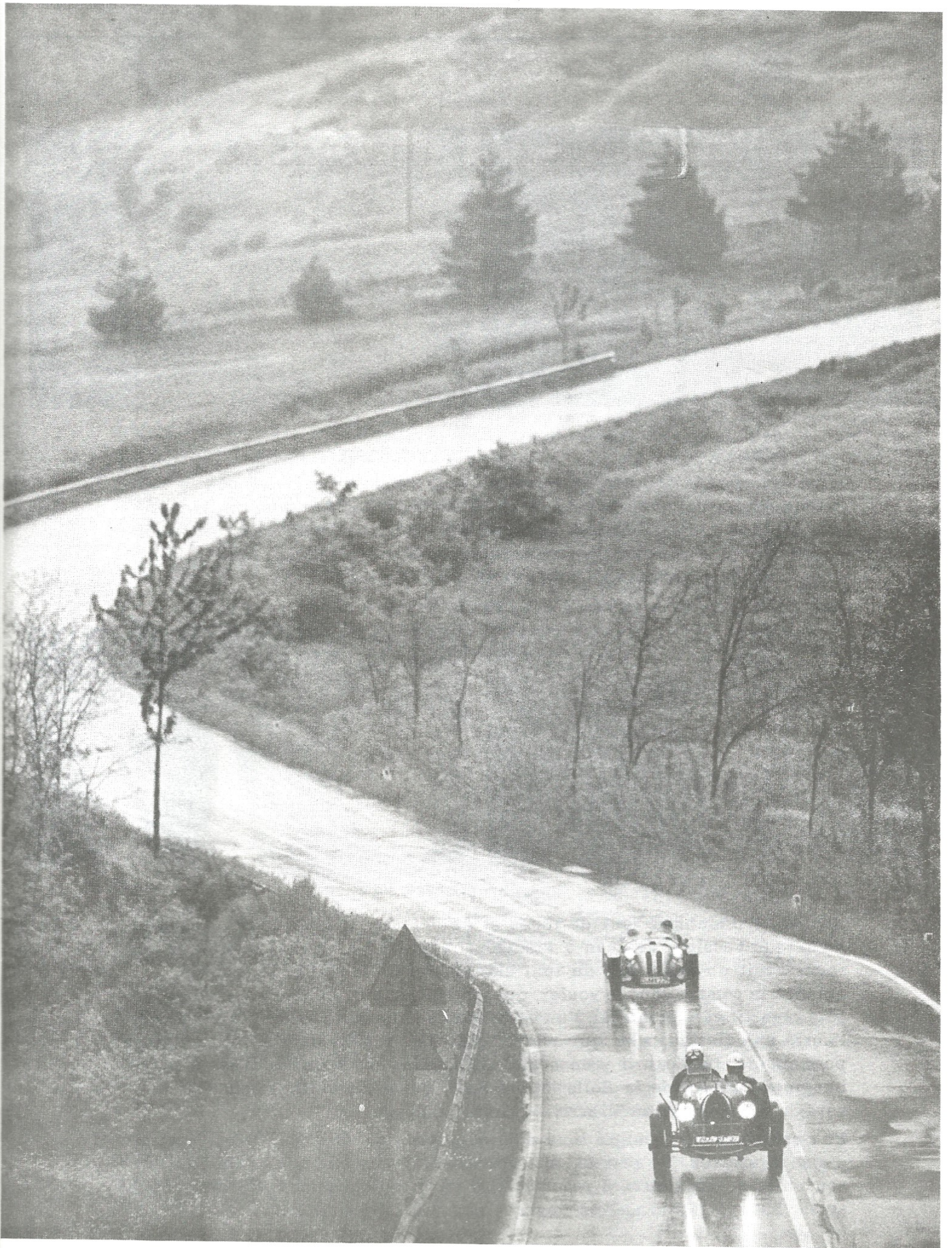
Mais le vent allait bientôt tourner. Dame chance avait conjuré de rendre ce périple encore plus mémorable. Sa pauvre victime allait être Jean Nocera. Après le souper, pour une raison inexplicable, sa Austin-Healey allait obstinément refuser de démarrer et ce n'est qu'après un bon moment et

(suite à la page 14)



IM 9
7146

0420





La main à la pâte, Phil Chartrand en compagnie de Roger Hamel, Lucile Boudrias et Guy Fax astique la Porsche de Marc Bourgeois.



Nos vieilles belles...

fruit de conseils éclairés de plusieurs valeureux compagnons que le coup de la panne... de pompe d'essence fut identifié et contourné après maints efforts d'ingéniosité. Mais Dame Nature, ne voulant être de reste, préparait sa rentrée et Jean, avec Roger et quelques autres durent revenir à l'hôtel sous une pluie torrentielle assez tard dans la nuit.

Allez dire que les activités des V.E.A. ne laissent rien à raconter!



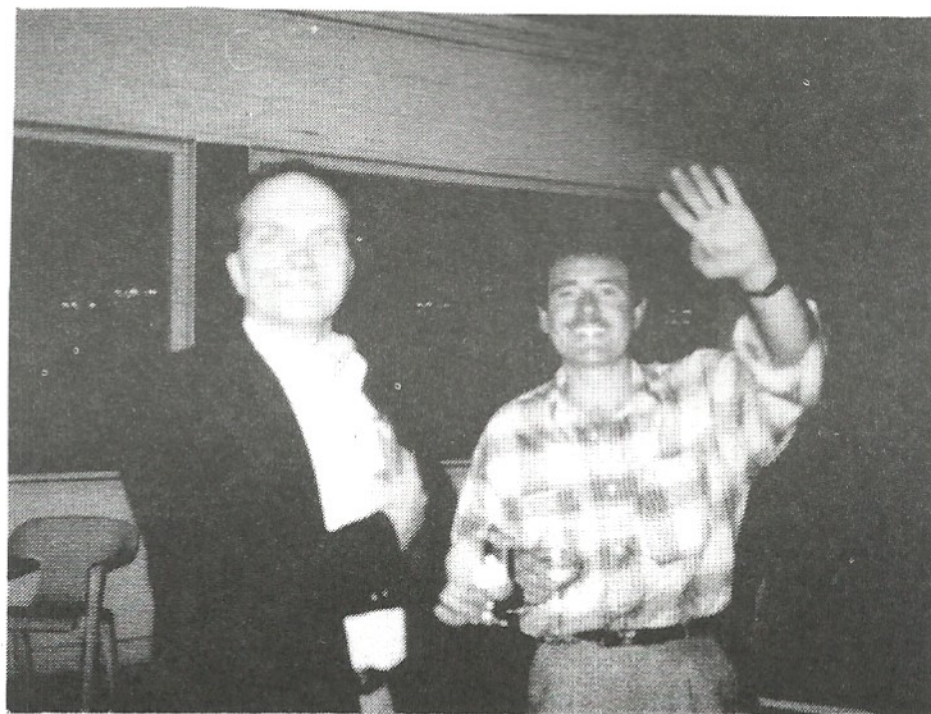
Le "Gruppenphoto" sur le Louis Joliette
The "Gruppenphoto" on the Louis Joliette



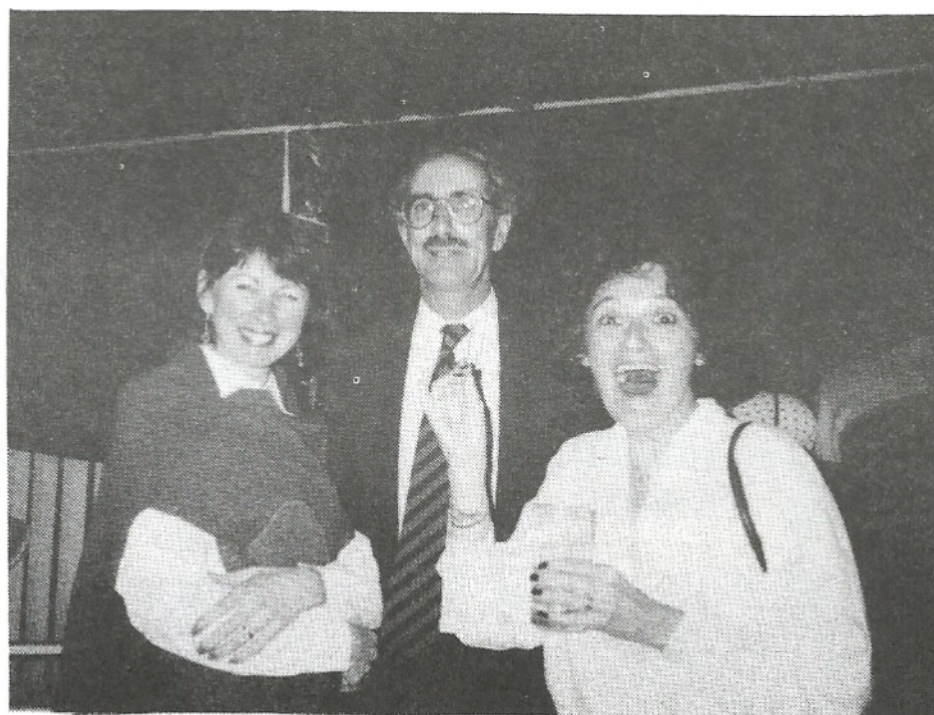
Jean Noiseux, notre hôte Gaston Labbé et Roger Hamel

Et vint le dimanche, jour de repos et de détente. Il fallait voir à assurer un retour possible de Jean à Piedmont, aggravé par le fait qu'une de ses roues avait un angle pas du tout catholique. Et la flotte, la mouille, appelez-la comme vous le voulez, qui tombait de plus belle. Chacun de son côté repartit vers Montréal, l'un essuyant l'eau qui lui coulait sur les pieds, l'autre maudissant celui qui avait inventé les essuie-glace à intermittence permanente. De l'eau il y en avait, même dans les berlines. J'ose à peine imaginer l'aspect de la Rolls '36 de Paul, qui avait vaillamment fait le voyage, au moment où il arriva à Saint-Lambert.

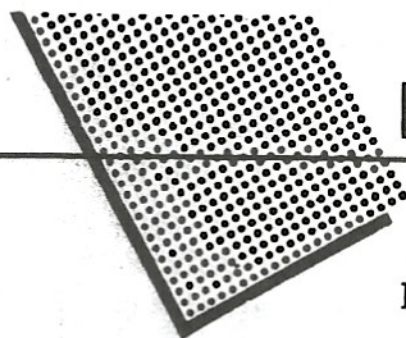
Et c'est ainsi que, malgré tous nos principes, nos voitures furent parties d'une exposition. De prix et de trophées, il n'y en eut point! De bons souvenirs et d'histoires à raconter il y en a tant que tous ensemble nous avons dit: "Mille mercis Roger, on attend la prochaine!"



Bernard Bellavance et Terry Batycz



Louise, Paul et Monique (toute flegmatique)



Le libre échange et nos "Belles"...

par Marc Bourgeois

Le 30 décembre 1988, le projet de loi no C-130 recevait la proclamation royale ratifiant par le fait même la signature par le gouvernement du Canada du Traité de libre échange.

Durant les trois dernières années et, plus particulièrement durant cette récente campagne électorale, les émissaires et représentants de divers partis politiques et organismes canadiens ont tenté, si bien que mal, d'informer la population des effets de la mise en application de cette entente de libéralisation économique. Les allégations de part de d'autre, bien souvent dénuées de toute objectivité, nous ont laissés songeurs et peut-être ignares des conséquences réelles de cet événement historique.

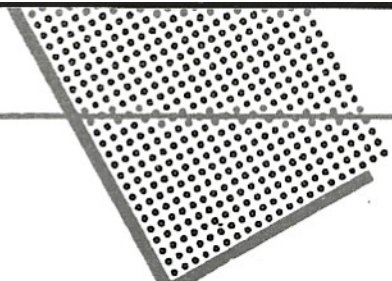
Pour nous, enthousiastes, les rumeurs sont à l'effet que ce pacte commercial nous fera peut-être réaliser certains rêves sans toutefois grever notre résidence familiale d'une nouvelle hypothèque et sans attirer la froideur de notre conjoint.

Qui de nous n'a pas rêvé un jour ou l'autre de cette magnifique Alfa Roméo Montreale, de cette sportive Alpine 1600, de cette fouguese Prosche 935? Qui de nos tractionnistes n'a pas frissonné au regard d'une CX Pallas?

Cet article, sans prétention, se veut une clarification de nos espoirs.

Le libre échange apportera des changements radicaux aux marchés nord-américains de l'automobile.

Curieusement, malgré l'entente du Pacte de l'automobile, une voiture Ford jadis fabriquée au Canada et destinée au marché des États-Unis ne pouvait être vendue en sol canadien et vice versa. Ce même principe s'appliquait aussi à tout véhicule importé d'outre-mer. La cause de cette irrationalité serait ce fichu auto-collant



apposé sur l'une des parois de la portière gauche de nos véhicules et qui stipule "This vehicle conforms to Canadian Motor Safety and Emission Standards on the Date of Manufacture Shown Above..." .

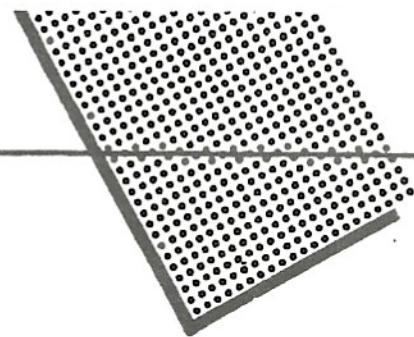
Reconnaissant, après plus de deux décennies, l'inefficacité de ce système, les négociateurs du libre échange ont convenu d'une dérèglementation graduelle du secteur automobile en retenant comme critère le contenu canadien ou américain; ainsi tout véhicule automobile à l'état neuf fabriqué ou assemblé et rencontrant les normes établies de contenu canadien ou américain pourra continuer de transiter les frontières sans taxe d'accise, comme par le passé en vertu du Pacte de l'automobile. Cependant, la taxe de vente fédérale de 12% imposable sur les véhicules 'régis par le Pacte de l'Automobile devrait être abolie au moment où la nouvelle taxe "ascenseur" (TVA) sera applicable suite à la mise en vigueur de la réforme fiscale.

Au risque d'en décevoir plusieurs, cette dérèglementation ne pourra s'appliquer aux produits qui seront dorénavant importés d'outre-mer auquel cas la taxe d'accise de 9% et la taxe de vente fédérale de 12% continueront de s'appliquer. Cependant, pour nous enthousiastes canadiens, il sera dès lors permis d'importer des États-Unis cette perle ou ce bijou d'occasion, à la condition qu'il ait atteint une certaine maturité et ce, nonobstant son contenu d'outre-mer. Seront éligibles en sol canadien,

- à compter du 1^{er} janvier 1989, les voitures fabriquées antérieurement au 31 décembre 1981 (8 ans)
- à compter du 1^{er} janvier 1990, les voitures fabriquées antérieurement au 31 décembre 1984 (6 ans)
- à compter du 1^{er} janvier 1991, les voitures fabriquées antérieurement au 31 décembre 1987 (4 ans)
- à compter du 1^{er} janvier 1992, les voitures fabriquées antérieurement au 31 décembre 1990 (2 ans)
- à compter du 1^{er} janvier 1993, toutes les voitures.

Les restrictions que nous avons connues, c'est-à-dire 15 ans et plus d'âge, se sont avérées nécessaires dans le passé aux fins de protéger notre commerce local de voitures d'occasion dont les prix ont été artificiellement maintenus en raison de cette taxe de 12% prélevée à l'origine; nos négociateurs, soucieux d'éviter un "crash" du marché, n'ont eu, soit disant, d'autre choix que d'opter vers l'étapisme.

Vous pouvez partir immédiatement à la recherche de cette belle européenne mais rappelez-vous bien d'emporter, à l'intention de Revenu Canada, votre chèque aux fins de défrayer à la rentrée une somme équivalente à 21% du coût d'acquisition ou de la valeur à l'import, ou même du montant déclaré (au douanier ignare) de votre acquisition, et ce, sans oublier la taxe de vente en détail de 10% payable au Ministre du Revenu du Québec lors de l'immatriculation. De plus, malgré le coût des devises U.S., de cette douane, de toutes ces taxes et de quelques petits déboursés pour la mise en état du véhicule choisi, il ne vous restera qu'à convaincre votre conjoint que vous avez fait une affaire d'or.



Le traité du libre échange contient-il des dispositions régissant l'achat aux États-Unis de voitures européennes neuves? Oui et non répondront les gens plus avertis. En date du 1^{er} septembre 1987, Transport Canada a effectué une concordance de ses normes de sécurité et d'anti-pollution avec celles des États-Unis et depuis cette date, certains concessionnaires américains en ont profité pour solder des inventaires de modèles haute gamme sur les marchés de Montréal, Toronto et Vancouver; nous n'avons qu'à nous souvenir de l'hécatombe boursier d'octobre 1987 qui a eu pour effet secondaire d'engendrer, particulièrement chez nos voisins du sud, une contraction des marchés BMW, Jaguar et Porsche.

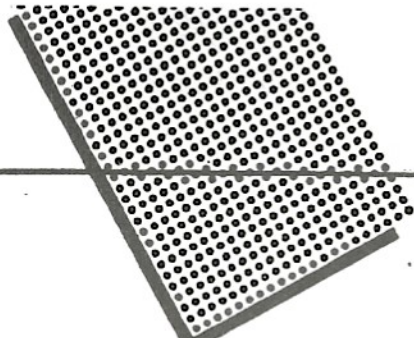
De façon générale, l'achat de voitures neuves non éligibles aux États-Unis ne suppose aucune économie mais peut permettre l'importation de modèles de voitures non disponibles sur le marché canadien. Soyez avisés qu'il est préférable de vérifier auprès de Transport Canada si la voiture neuve importée doit être présentée à la frontière avec un odomètre à zéro ou si elle peut être conduite outre frontière. Vous voudrez peut-être confirmer le respect de la garantie auprès du distributeur canadien.

En résumé, quels seront pour nous, enthousiastes, les avantages découlant du Traité du 'libre échange?

En premier lieu, nous aurons accès à un marché de voitures d'occasion plus vaste non seulement en quantité mais aussi en qualité.

En deuxième lieu, si les prix courants du marché canadien constituent un indice, il y aura des économies intéressantes à réaliser en achetant une voiture classique ou de collection aux États-Unis.

La Floride et la Californie vous attendent à bras ouverts. Bon voyage et n'oubliez pas votre chèque.



Bienvenue aux nouveaux membres Welcome To Our New Members

Régent Simard

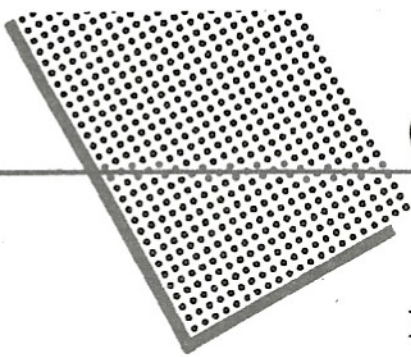
MG TF, TD. et B

Daniel Baragiotta, Francine

Peugeot 203C 1955

Dominique Vincent, Lise

Mercédès Benz 220 SEB coupé



Conclave 89

par Roger Hamel

Bonjour à tous les enthousiastes de Austin Healey.

Je vous écris de 35 000 pieds en route pour la République Dominicaine pour vous annoncer que cette année, le "Conclave 89" sera présenté au Canada, plus particulièrement, à Niagara Falls.

Nos confrères Ontariens sont à préparer une réunion unique, à laquelle tous les "Healeyistes" ne peuvent moralement s'abstenir.

Ce "Conclave" devrait réunir de 300 à 500 propriétaires de Austin Healey qui viendront de toute l'Amérique du Nord, d'Angleterre et d'Australie.

De plus, il y aura kiosques de mémorabilia, de pièces et d'accessoires.

Le "Conclave Canada 89" se tiendra du 21 au 25 juin, au Centre Sheraton Fox Head, voisin des chutes illustres.

Le thème de la réunion est "La Famille", donc les futurs enthousiastes seront les bienvenus.

Des activités pour tous seront à l'horaire et en grand nombre. N'oubliez surtout pas votre caméra.

Robert Forest et moi-même seront à votre disposition pour de plus amples informations.

Bienvenue à tous et continuez à frotter!

À bientôt,

Roger Hamel 472-9888

Robert Forest 697-6660

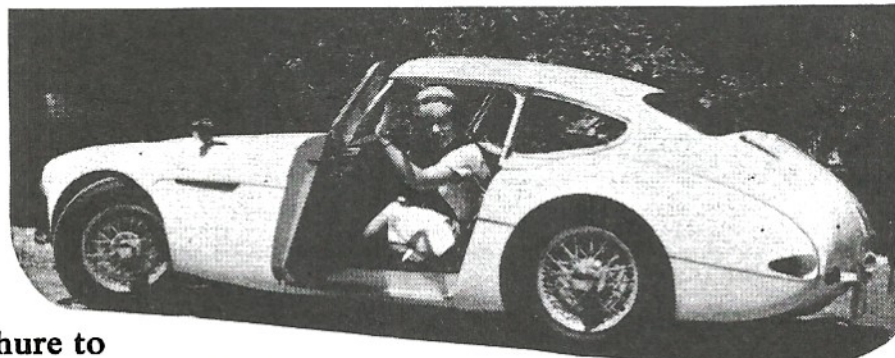
NOW !! for **AUSTIN-HEALEY**
1957-1962

15 minutes will install this beautifully designed top. No alterations necessary. Complete with windows. Ready to install.

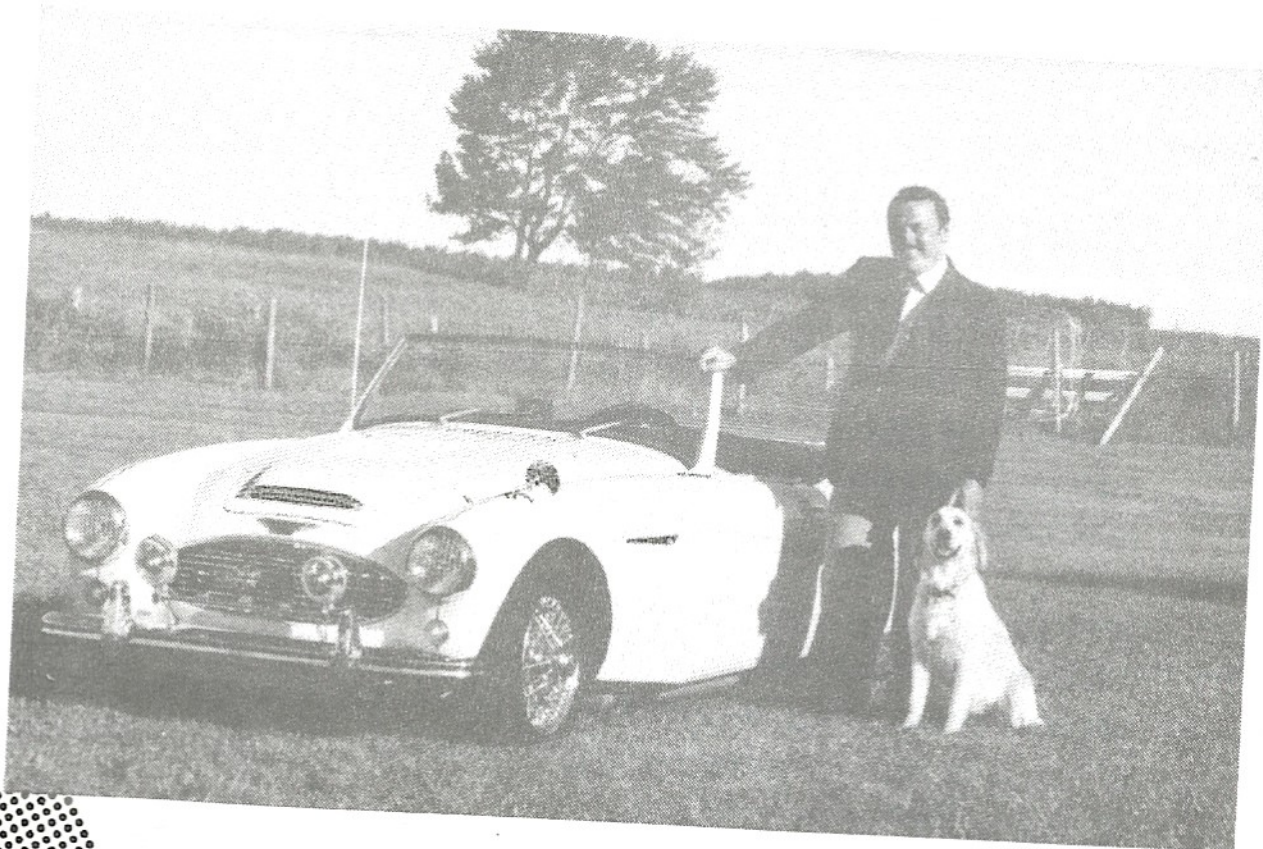
\$329

send 25¢ for brochure to

ACME FABRICATING CO.



794 GOLDEN GATE AVENUE
SAN FRANCISCO 2, CALIFORNIA



Conclave 89

Hello Healey Enthusiasts

I've decided to write to you from 35,000 feet in the air, en route to the beautiful Dominican Republic, to advise all you Austin Healey owners and enthusiasts that a unique event is coming to town, or may I say to the country.

Our fellow Ontario enthusiasts are preparing, what I would consider, a unique meet in Niagara Falls. No Austin Healey owner can afford to miss this event. There should be between 300 and 500 Austin Healey's, lots of parts, accessoires, memorabilia, and a thousand friends from all over North America, England and Australia.

This event will be held from June 21st to June 25th in Niagara Falls, at the Sheraton Fox Head Hotel, right on the Falls.

The Conclave's theme is "The Family", so all future Healey enthusiasts (& Kids) are welcome.

Activities will be plentiful, so don't forget your camera.

Bob Forest and myself are available for information.

Let's have a long week-end of fun!

Happy Healeying

Roger Hamel 472-9888
Robert Forest 697-6660



Letter To The Editor

Letter to the Editor:

Sir:

I would like to share the following information with members who may be facing problems similar to mine with regard to vintage car instruments.

Last summer my water temperature gauge began to show signs of incipient malfunction and finally stopped giving any reading on the state of the engine coolant. On any "older" car, and particularly on an Alvis, it is recommended to have functioning instruments to warn you of impending trouble.

After searching through my files, I contacted Lucas Industries in Toronto who referred me to Alfa Instruments and Marine Services also located in Toronto, or more specifically Downsview. I spoke to the owner Mr. Ted Sapieja about my problem and was pleased to hear that he had worked for Smiths instruments and Lucas and thus was knowledgeable about British automotive instruments. I removed the water temperature gauge and an electric clock that had never functioned for me and forwarded them both to his shop. I have received them back by post after a two week delay and at a repair cost that I consider reasonable.

You can contact Ted Sapieja at:

Alfa Instruments and Marine Services
4801 Keele Street
Unit 37
Downsview, Ont.
M3J 3A4
Phone: (416) 736-4267

I hope this information will be useful to the club's members.

Yours truly,

Robert DesLauriers
487-7865

Nous apprécions avoir reçu cette lettre et nous vous invitons à nous écrire lorsque vous souhaitez faire part aux membres de vos expériences pertinentes.

We appreciate receiving this letter as a result we invite you to write us about your experiences.



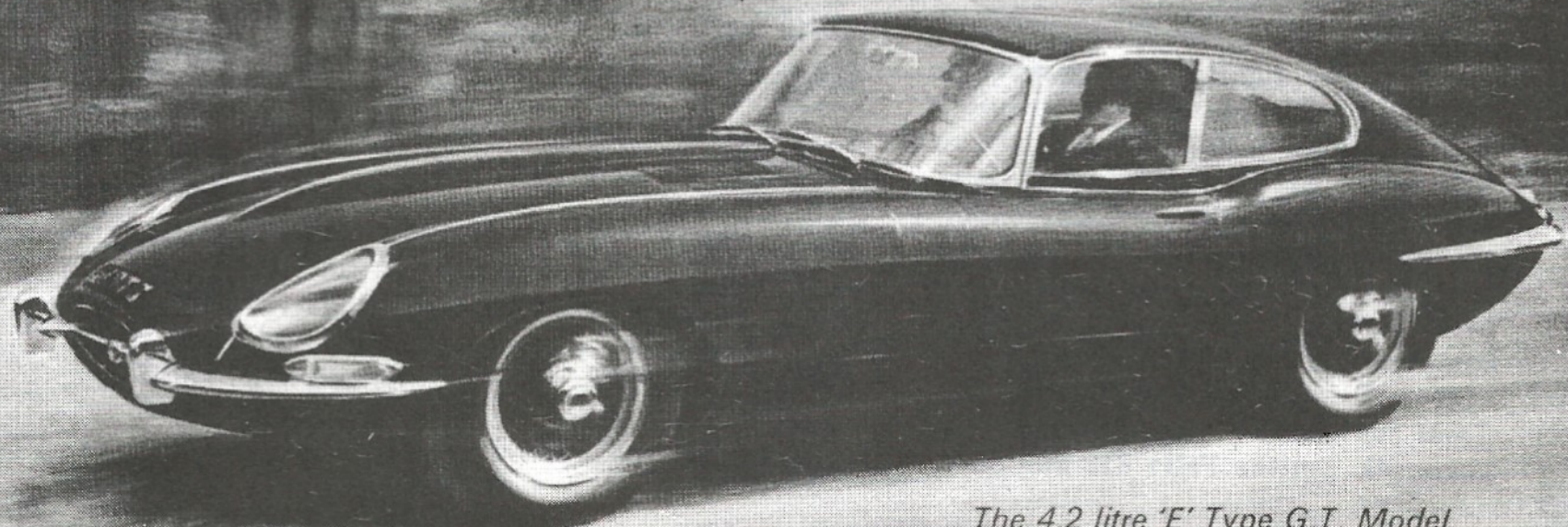
The 4.2 litre Mark Ten Saloon



JAGUAR

*Un style, une conduite, un confort incomparables,
une prestance unique au monde*

*Importateurs pour la Suisse
Emil Frey S.A Zurich
Garage Place Clarapède S.A Genève*



The 4.2 litre 'E' Type G.T. Model

Paul Dorval
Notaire - Notary

640 NOTRE-DAME
ST-LAMBERT. P. Q.
J4P 2L1

TÉL.: 465-2510

SERVICE 24 HEURES



Auto Electrique
R. Blouin Inc.

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES
POUR VOITURES ANCIENNES
Recommandé par Daniel Noiseux

505 GUYBOURG
MONTREAL (QUÉBEC)
H1N 2X5

TÉL.: 253-7530

MAGASIN ASSOCIÉES CANADIAN TIRE

3339 SOURCES RD., DOLLARD DES ORMEAUX, QUE.

ROBERT DROLET
PROPRIÉTAIRE



Nouveau spécialiste exclusif Innocenti

MÉCANIQUE GÉNÉRALE SUR VOITURES EUROPÉENES

3148 BOUL. ROBERT. ST-MICHEL 725.9341

Petites Annonces

ROLLS ROYCE:

1970 Silver Shadow Saloon Axle,
4 door Sedan, White. RHD, PS, P.B. A/C,
50,000 Miles, 2nd owner
Excellent condition. No winters. 35 000\$.
Denis Cardinal (514) 437-6458

MG YT 1949 Complètement restaurée et
connue de tous, 13 000\$
Richard Boudrias 697-9037

JAGUAR XKE TYPE 1967,
coupé sport 2 + 2,
modèle classique, haute performance, 2^e
propriétaire, moteur neuf, mécanique,
carrosserie et accessoires remis à neuf,
entretenu par concessionnaire, prix
25 000,00\$ ferme au (514) 588-3906.

1961 BMW ISETTA - Model 300,
new Pirellis, rechromed, solid body,
complete & orig. cond., realistically priced
at \$4250. Serious offers considered.
Great for parades or for advertising
purposes. Smiths Falls 613-283-8600 evgs.

CITROËN 2 cv 1964. Directement du
sud-est de la France. Un seul proprio.
Comme neuf. Prix: 3900\$.
Tél.: (514) 773-5262
(St-Thomas D'Aquin, Qué.).

MERCEDES SPORT 230 SL 1964, décapota-
ble, 6 cylindres à injection mécanique,
transmission automatique, toit rigide
inclus, importée de la Côte d'Azur, France,
n'a jamais roulé l'hiver, prix 20 000,00\$.
Gilles au (514) 465-8167.

ROLLS ROYCE SILVER SHADOW 1971, long
wheel, 71,000 miles, showroom condition,
royal blue leather laterior, two tone grey
exterior, asking \$55,000.00 will consider
trades at (514) 432-1221.

ARE YOU LOOKING FOR A TRUE
COLLECTABLE? 1949 SKODA ROADSTER
CABRIOLET 1102, first Skoda in Canada,
very rare, less than 200 built and a lot less
in existence, the car runs and body solide,
needs restoration,
call Gaby at (514) 364-6327.



LES PIÈCES ANGLAISES

MARIO BOIES INC.



PIÈCES ORIGINALES POUR

1875 Wellington, Montréal

937-9385

AUSTIN
MORRIS
ROVER

TRIUMPH
MG
ROVER

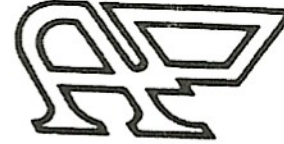
HILLMAN
SUNBEAM
HUMBER

VAUXHALL
ENVOY

MGB

SPITFIRE

MIDGET

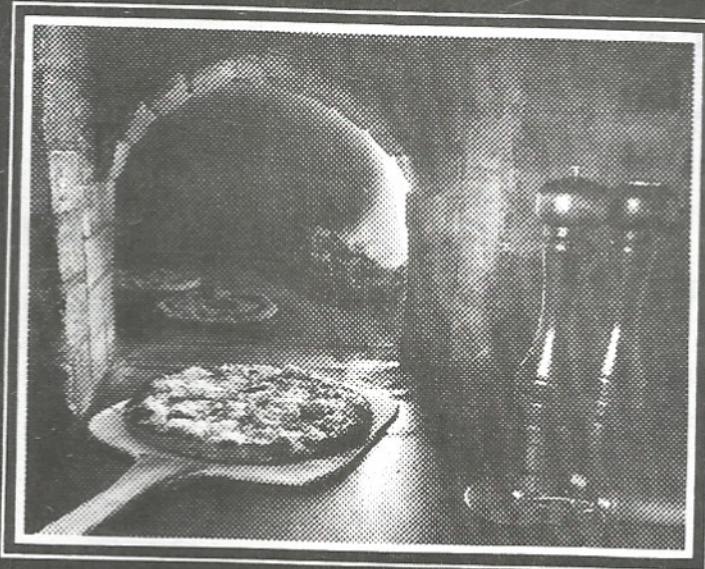


GRANDE VARIÉTÉ DE PIÈCES POUR LE MOTEUR, DE GARNITURES POUR L'INTÉRIEUR ET L'EXTÉRIEUR DE LA CARROSSERIE, AINSI QU'UN GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES

Pizzaiolle

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

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



L'AUTHENTIQUE

POLISSAGE
Rapide
BUFFING

SNOW CHROME

514-336-7958

2585 DE MINAC, ST-LAURENT, QUÉ

H4S 1E5

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

Guy & Gilbert

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

Téléphone: (514) 281-1766
Télex: Eureka 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



Calendrier des activités 1989

Activities Calendar 1989

- 20 février Soirée vidéo à La Cage aux Sports
contact: Richard Boudrias 697-9037
- 10 mars Assemblée annuelle au:
United Services Club
1195 Sherbrooke Ouest, Montréal
- 6-7 mai Fin de semaine au Château Montebello
contact: Roger Hamel 472-9888
- 14 mai Rallye Hemmi
contact: Tom Merson 683-4474
- 24 mai GYMKHANA
contact: Tom Merson 683-4474
- 5 août Concours d'élégance V.A.O., Ville Lasalle
- 20 août Pique-nique Knowlton, Qué.
contact: Vincent Prager 397-3130
- 10 septembre Cueillette de pommes, Mont-Saint-Hilaire
Contact: Serge Boissonneault 467-5443
- 29-30 septembre Week-end à Québec
1^{er} octobre contact: Roger Hamel 472-9888
- 27 octobre Vin et fromage chez Corby's
contact: Gérald Maltais 769-4573



Calendrier des activités facultatives du V.E.A.

- 20 mai Encan du V.A.O. Aréna V. St-Laurent
contact: Daniel Noiseux 733-9297 (pour le marché aux puces)
(for flea market)
- 22-25 juin Conclave Austin Healey, Niagara Falls
contact: Roger Hamel 472-9888 — Bob Forest 697-6660
- 7-8-9 juillet Varac Vintage Festival, Shannonville Ontario
contact: Jamie Brown 694-6928 — Tom Merson 626-7209
- 22-23 juillet (à confirmer) Voyage à Tanglewood, Berckshire Massachusset
contact: Paul Dorval 672-5056

Enthusiast's Preliminary Calendar 1989

March 11	La Carrera Classic, Baja Mexico — Recreation of the famous Carrera Pan Americana
April 7 & 8	Vintage Spring Sprints, Lime Rock Connecticut
April 28-May 1	Mille Miglia, Brescia Italy
May 29	The Hunnewell Hillclimb, Wellesly Maine Bugatti, Riley, Alfa, etc. contact: Jamie Brown for info. 694-6928
June 3, 5, 7, 9	International TI — Isle of Man motos — la dernière course "verticale" de ville en ville
June 10, 11	Mt. Equinox Hillclimb one of America's oldest and most picturesque vintage events. Vermont (Bentley, Bugatti, etc.)
June 11	Canadian Grand Prix, Montreal
July 8 & 9	VARAC Vintage Grand Prix, Shannonville, Ont.
July 22 & 23	Pittsburg Vintage Grand Prix Course dans les rues de Pittsburg — Peut-être la plus importante course dans l'Est pour vieilles autos
August 11 & 12	Bridgehampton Vintage Revival Bridgehampton, Long Island, New York
September 1, 2, 3, 4	Vintage Fall Festival at Lime Rock (this is the big one)
September 30, October 1	The Boston Vintage Grand Prix, Boston Ma.
October 21, 22	Vintage Fall Finale, Lime Rock Park (this is the intimate one: see story, this issue)
November 5	(Provisional) London to Brighton Run - England



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

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



Peugeot