

# Autosiaaste

VOL. 15

no 3

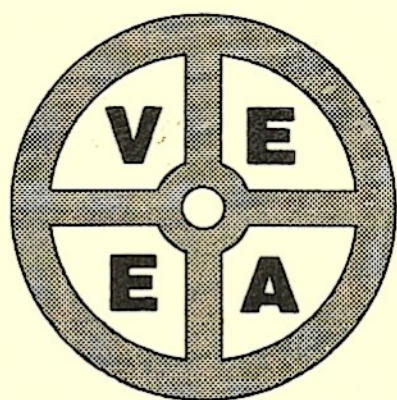
Membre



Member

Octobre/October 1989





Voitures Européennes d'Autrefois  
Vintage European Automobiles

---

Officiers — Officers  
1989

---

Président Président	: J. Richard Boudrias :	rés.: 697-9037 bur.: 745-5626
Vice-président et directeur de l'admission Vice-president and Membership Director	: Bob Forest :	rés.: 697-6660 bur.: 697-6660
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 3



Octobre/October 1989

---

## Sommaire — Contents

---

Ode aux temps modernes .....	page 2
Topolino .....	page 6
1989 Niagara Austin-Healey Conclave .....	page 10
Bienvenue aux nouveaux membres / Welcome to new members ...	page 11
15 <sup>e</sup> anniversaire / 15 <sup>th</sup> anniversary .....	page 12
Vive les vacances en voitures anciennes	
Vacation in our old cars ... ..	page 14
Impressions du Mille Miglia 1989 .....	page 15
Gymkhana 1989 .....	page 19
Concours de pique-nique du Hunt Club de Montréal .....	page 20
Concours d'élégance de Ville Lasalle .....	page 21
Changer de voiture: une transaction parfois "douloureuse" .....	page 22
Petites annonces .....	page 24
Calendrier des activités 89 VEA .....	page 24

---

"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.



# Ode aux temps modernes

par Pierre-André Ouimet

Que les nostalgiques du bon vieux temps se rassurent, la relève se prépare et s'annonce prometteuse. Le virage des années 70 a été ardu, mais si l'on y regarde de près, on voit que la voiture ancienne de l'an 2005 aura des attraits à tout le moins aussi attrayants que le furent les MG TD, XK 140 et autres de la même époque.

Ce qui me pousse à énoncer cette opinion, et à écrire cet article, vient du reportage que la revue Road & Track publiait dans un récent numéro sur la nouvelle Mazda Miata. Cette toute nouvelle voiture me rappelle la combien rare et recherchée Lotus Elan du regretté Colin Chapman. Une voitures aux dimensions de la MG B avec un 4 cylindres de 1,5 L à double arbres à cames en tête ne saura surement laisser les vrais amateurs de voitures sport indifférents. Ce qui est encourageant pour les collectionneurs.

Mais regardons un bref instant ce que seront les voitures aptes à être conservées dans dix, quinze ou vingt ans. Je pense qu'il est très important que nous fassions dès maintenant cet exercice car si nous voulons pouvoir nous les offrir le moment venu, il est primordial de les identifier, de les repérer et de les acquérir alors qu'elles sont encore trouvables, abordables et pas retournés en Europe, aux U.S.A. ou ailleurs.

Cet exercice ne se veut pas exhaustif et j'invite d'ailleurs tous les amateurs à partager avec les membres leur idées sur ce sujet, vingt ou quarante têtes valant toujours mieux qu'une.

Si j'avais personnellement à choisir des européennes des années 70, je rechercherais définitivement d'abord une Jaguar Type E cabriolet à douze cylindres. Et je ne dis pas ça seulement à cause de mon allégeance personnelle à la marque mais bien parce que je considère qu'il sera impossible de s'en offrir une dans cinq ans au rythme où les prix montent, causés surtout par la demande en Angleterre. Je considérerais aussi la BMW 3.0 CSi ou encore une 2800 CS qui est encore disponible et abordable en Europe. Pour les amateurs d'italiennes à petit budget, la Fiat 124 cabriolet ou la X1/9 sont des voitures qui ne sauraient tarder à prendre de la cote. La Lancia Zagato fera aussi de même et la plupart des Alfa suivront, bien que le fait de leur commercialisation encore à ce jour en diminue et la valeur et la rareté. Mais n'était-ce pas ce que l'on disait des Type E il y a peu de temps? On ne saurait non plus ignorer plus longtemps les Triumph TR6, les GT6 et même les Spitfire qui offrent du plaisir à peu de frais et qui sont relativement faciles à restaurer si la coque est encore fiable. Il est aussi à parier que les TR7

# Ode aux temps modernes

sauront aussi bientôt attirer l'attention. Elles sont mortes d'avoir été trop avant-gardistes, mal diffusées et atteintes à l'avance d'une maladie incurable qui s'appelle une mauvaise réputation. Elles avaient certes leurs problèmes et leurs défauts, mais la version décapotable vaut bien plusieurs japonaises banales qui nous furent présentées par la suite. Et de ce groupe, la TR8, surtout en version décapotable est définitivement un item de choix pour l'avenir. Imaginez: décapotable, de petite taille, une caisse dont les pièces sont interchangeables avec les coupés sports TR7 et par dessus tout un V8, maintenant rarissime et performant, tout en étant fiable.

Les premières MG B de la série sont déjà attrayantes, mais celles des années 70 suivront aussi inmanquablement la voie tracée.

Et pour les Montréalais bien nantis, je rappelle qu'un concessionnaire Chrysler de Ville LaSalle a eu l'excellente idée d'importer des Jensen Interceptor décapotables vers le milieu des années 70. Espérons qu'elles sont toujours dans les environs et qu'un collectionneur perspicace saura mettre la main sur un spécimen bien préservé. Pour qui l'ignorerait, la marque a récemment été ravivée et offre des voitures identiques pour près de 100 000\$, un peu comme les Avanti aux U.S.A. Les anciens modèles sont des voitures d'un luxe exceptionnel, dont le standard émule les Rolls ou les Aston modernes alors que toute la mécanique est de Chrysler U.S.A.: un ronflant V8 de 440 pouces cubes, une transmission automatique et la fiabilité proverbiale de la mécanique américaine. Et, retenez votre souffle, l'usine n'en a livré que 491 exemplaires en tout et pour tout dans le monde. Alors, faites vite!

Il existe aussi, en liberté dans notre ville, ou dans quelque garage obscur, quelques Bristol, tous importés par le même amateur, aujourd'hui décédé. Il a, j'en suis certain importé au moins trois modèles, dont deux étaient





## Ode aux temps modernes

---

tout récemment en circulation: une 410 des années 68-70 et une 412 Beaufighter décapotable Zagato qui n'est tout aussi rare qu'élégante. Importées aussi au Canada dans les années 70, des Matra Bagheera, un joli modèle sport français dont la particularité était certes d'avoir trois sièges baquets en rangée. Saurons-nous en retrouver ?

Et pour les amateurs d'allemandes, il y a évidemment toute la gamme des Porsche, des 911, 912, 914, 914-6 et la liste pourrait être longue.

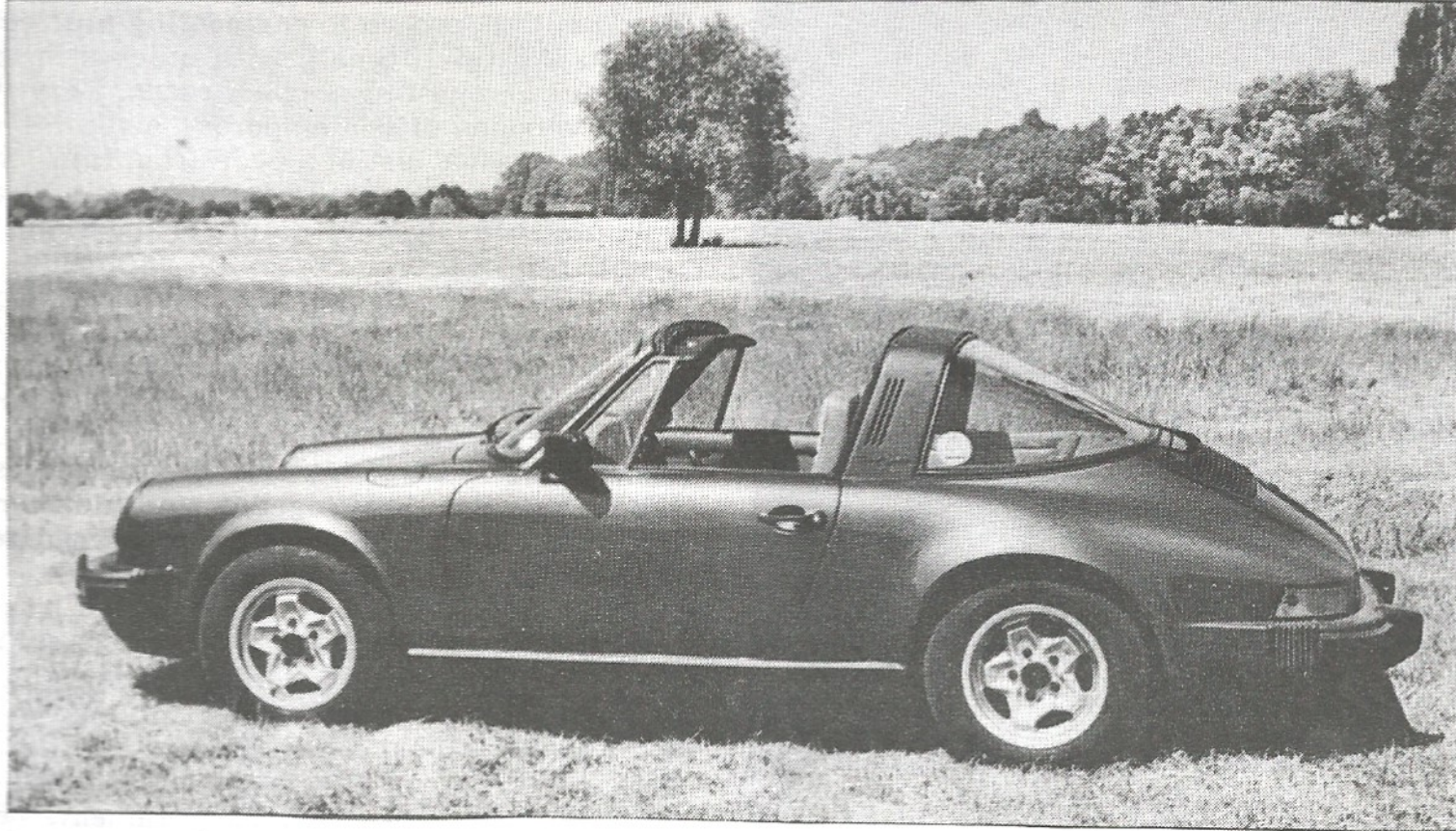
Il y a aussi certes toutes les berlines haut de gamme de Mercedes, de BMW, dont on ne saurait ignorer l'attrait. Mais il faut se rappeler que leur diffusion a été énorme en Europe et que de ce fait on serait porté à croire qu'il vaudrait mieux se concentrer sur les séries limitées telles les 280 C, les 350 SLC, les 380 SEC pour qui a vraiment les moyens et sur une XJ6C pour qui saura mettre la main sur une des 36 unités importées au Canada par Jaguar durant les années sombres de la marque.

Si on cherche du côté du Japon, la récolte de la première génération s'avère plutôt maigre, mais il ne peut être passé sous silence que les 240 Z de Datsun seront bientôt très prisées. La Toyota 2000 a toujours été inatteignable ici et les Datsun 1600 cabriolets sont un peu ternes. Mazda avec ses premières séries de rotatifs RX 3 peut présenter un attrait pour qui aime la mécanique de ce genre et une consommation d'une 7 litres américaines. Mais quand à donner dans le rotatif, il vaudrait mieux retrouver une NSU Ro 80 en bon état. Il y en a eu j'en suis certain car un bon ami à moi en a roulé une presque neuve au début de la décennie à Montréal. Neuve de n'avoir jamais roulé!

Et la liste pourrait s'allonger en mentionnant les Rover 3500 des années 75-80, les Volvo P 1800ES, les dernières Coccinelles décapotables, les Peugeot 504 cabriolets et que sais-je encore.

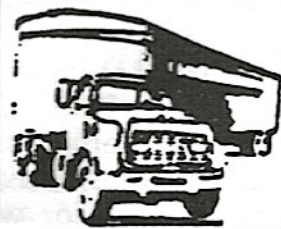
Comme vous le voyez, en faisant un tour d'horizon très rapide et en ne regardant même pas encore les années 80, il est facile de trouver des voitures qui seront intéressantes pour de nombreuses années encore non seulement parce qu'elles seront aptes à apprécier, mais aussi parce qu'elles peuvent facilement demeurer en usage quotidien durant la belle saison pour de nombreuses années.

# Ode aux temps modernes



Rappelez-vous aussi que plusieurs de ces modèles sont aussi très peu "victimisées" par l'électronique qui ne saurait qu'apporter de nombreux casse-têtes aux collectionneurs de demain. Nous avons encore le loisir d'agir maintenant et de laisser la prochaine décennie aux mains de la génération montante qui n'aura d'autre choix que de vivre avec ces merveilleuses boîtes noires qui contrôlent la vie de nos voitures présentes.

A bien y penser, mieux vaut agir maintenant... à moins d'être sur le point de compléter une maîtrise en ingénierie électronique!



SERVICE 24 HEURES

*Auto Electrique  
R. Blouin Inc.*

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES  
POUR VOITURES ANCIENNES  
Recommandé par Daniel Noiseux

505 GUYBOURG  
MONTRÉAL (QUÉBEC)  
H1N 2X5

TÉL.: 253-7530

*Paul Dorval  
Notaire - Notary*

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

TÉL.: 465-2510

# TOPOLINO

THE MOUSE  
THAT ROARED  
LIKE  
A RACING CAR

BY WARREN WEITH

Not long ago different countries made different cars. This simple automotive fact is best demonstrated in the inexpensive vehicles built to put wheels under the masses. In the United States there was the Model T. Big, uncomplicated and cheap. More like roadable tractors than proper cars. They somehow mirrored the American spirit with their Puritan appearance and blacksmith approach to engineering problems. England had its Austin 7. Small, with quick steering to make it useful on twisting English roads. They were scaled down versions of contemporary big cars—it wouldn't do to have some clot of a pedestrian think that a proud owner was in command of a toy or a gadget. It spoke volumes about the very nature of the English character—both pro and con.

You could also include the early Volkswagen in this group. It was rational to the point of uglification. There was not an unnecessary line or part. To this day no one has dared call it a "fun car"—including Madison Avenue's high priests of the researched phrase.

Each one of these vehicles spoke volumes about the people that put them together and ministered to their ills. And about the owners who learned to live with their little grace notes of individuality.

The common market, low-cost jet travel, Telstar, engineering by committee, and hundreds of other landmarks on the path of progress have put an end to the small "foreign" car. It has been replaced by computer-confected automobiles intended to serve faithfully the largest number of buyers—if not drivers—without a thought given to national temperament. Yes, the new cars last longer. Yes, they have better performance. Yes, they are better value for money. What they lack, in most cases, is soul.

The last of these supranationalistic cars was the front-engined Fiat 500. Introduced in 1936, it remained in production until 1955—not quite a record for one-design longevity. In all over half a million A, B and C models were built before the production lines were cleared to make way for the present rear-engined 500-D model. It took Fiat's engineering staff some three years to get the first prototype 500 buzzing around the test track in front of the Mirafiori plant in Turin. The way in which the design was arrived at—it remained basically unchanged all through the car's life—bears some detailing in this age of engineering by committee. Fiat invited all the members of its technical staff to submit proposals for a new small car. The top design would form the basis for a vehicle that Fiat would back with all of its vast resources. The rewards implied must have been glittering for a young Italian engineer. They more than matched the technical problems that would have to be overcome in building an economy car equal to Italy's mountains, plains, lack of gasoline and the sporting approach to automobilism inherent in a population that considered Tazio Nuvolari a national hero of the first rank.

What was needed was a car that was all things to all men. A baby sports car for a budding Grand Prix driver. Something to replace a rich farmer's donkey for that rare trip into town. An object to be hungered after by every factory worker. A possession for which young couples would work six days a week in an unlatin-like frenzy. It was an impossible set of specifications around which to build a car. But engineer Dante Giacosa and his entry in the design competition almost filled them.

Giacosa's approach to the problem was radical and conservative at the same time. Economy demanded a tiny car, both gasoline and steel were expensive in prewar Italy. The young Italian engineer marked out a rectangle 6½ feet long by 3½ feet wide as the

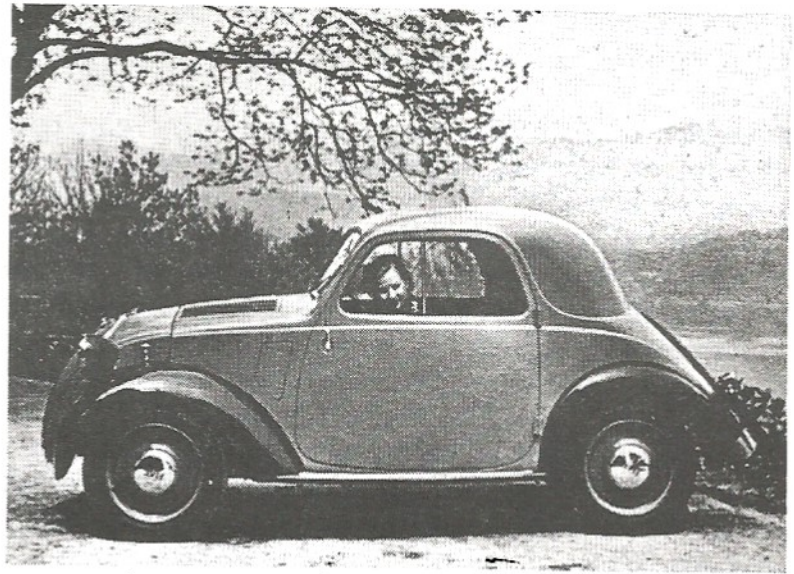


amount of space needed for two people, luggage and the necessary machinery to take all down the road at over 50 mph. If the new little car was to be at all successful it had to have a ride at least equal to contemporary big cars. This called for two small bucket seats mounted in the very center of the car. With a wheelbase inches shorter than the average high school basketball star, the center was the only place, if driver and passenger were to be protected from the combination of Italian roads and Italian verve behind the wheel. All of this was pretty radical for 1933. What was to come shocked auto purists of the '30s even more. The engine was placed low in the chassis and ahead of the front wheel centers with the tiny one-and-a-half gallon radiator mounted behind it. With the tail full of luggage (capacity: four bags with the sun roof closed—with the roof open the only limiting factor was front wheel adhesion) and two up fore and aft weight distribution was a sporting 50/50. Front wheels were independent by low-mounted A frame with transverse leaf spring serving double duty as both springing medium and upper control arm. Still in the radical vein were four wheel hydraulic brakes, four-speed synchromesh gearbox, and hydraulic shock absorbers. Pretty daring for an age that had only shortly before accepted front wheel brakes and balloon tires!

Radicalism stopped at the power plant and drive line. No converted motorcycle engine driving the wheels by chain or belts would do. No, if it was to be a real car it would have to have a real engine, and a no-nonsense system of turning the rear wheels. This meant four cylinders, side valves, solid drive shaft and rear axle with differential. The design elements may have been conservative, but their diminutive size gave it all an air of whimsy. Giacosa, whose main job was designing giant S.P.A. trucks, must have smiled when he contemplated four cylinders whose total swept volume was 570cc—or about the capacity of one cylinder in a modern Ford V-8. And a drive shaft that was only a little thicker and longer than a walking stick.

The designer may have smiled over his little jewel, but was in dead earnest about the performance he demanded from it. It was intended to give 13 horsepower at 4000 rpm, and to continue to do so up Alp and down Alp. This meant long climbs in low gear at full throttle. With an Italian at the wheel it also meant flat-out blinds down the other side in top—at speeds above 70 mph. The naturally short crankshaft—the cast iron block was no longer than a shoebox—was supported in just two bearings. Pressure lubrication was supplied by a pump situated in the front of the stamped sheet metal oil sump. The muffin-tin-sized head was a neatly finished casting in aluminum. The bell-housing and gearbox case were also in this lightweight metal. It was not designed to be unbreakable. Nor was it purposely restricted—as engines in cars meant for a more phlegmatic race—to make it so. For an artful driver it would, seemingly, give a little more than 13 hp; while a conductor with a poor ear, and coordination to match, would have it a smoking red ruin inside of 100 miles. In short, it was the right combination of engine and transmission for an economy car intended for a volatile population. One that rewarded an artist, and penalized the clod.

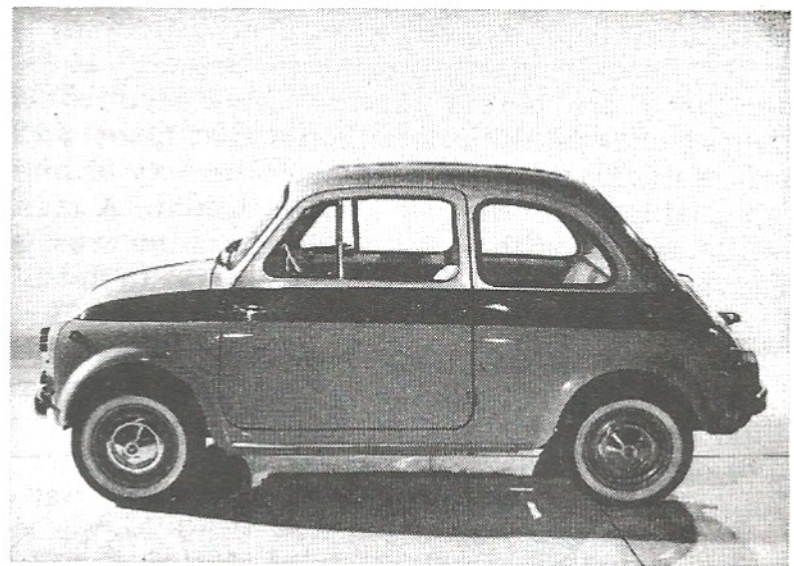
The running gear was in keeping with the all-or-nothing power package. Big 15-inch wheels with healthy-sized telescopic shocks at each corner were intended for velocities much higher than the A model 500's maximum of 53 mph. The same was true of the worm and sector steering. Turning radius was a little over 14 feet, and there was *no* play at the steering wheel rim. The eight-inch prewar Plymouth-sized



Fiat 500/A was the first model of the car, the one that took the Italian people by heart, spirit, and pocketbook.



In 1938, the 22nd running of the Mille Miglia saw this special Topolino entered by the Messrs. Donati and Garzi.



A switch to rear engines, among other things, makes the distinction clear between the 500-D and early Topolinos.

## Topolino CONTINUED

hydraulic brakes were big enough for a . . . prewar Plymouth!

The debut of this, the first modern mini car, generated a lot of interest in its native country. Billed as "A miniature big car" (there'll always be an ad man—even in Italy during the '30s) it represented quite a value. For \$500 a fortunate Italian owner got four-wheel hydraulic brakes, four-speed synchromesh gearbox, independent front suspension, hydraulic shock absorbers, electric windshield wipers, interior light, adjustable bucket seats, sun visors, safety glass all around, sunshine roof, instruments (including oil pressure gauge!) and the unalloyed envy of all his neighbors. Some of these features have only come into use on low-cost American cars since World War II.

The factory claimed 53 mph and 47 mpg for its new baby. In an "Autocar" road test of the period both figures were exceeded. The testers said that the car's free-revving engine and smooth shape put 60 and over on the clock whenever road conditions were the least bit favorable.

Considered minimal transportation in its own country, the Model A 500 Fiat seemed much more than that to sporting drivers in other parts of Europe. Impecunious enthusiasts—to use that lovely English phrase for poor car nuts—were drawn to the 500 like iron filings to a magnet, and the professional tuners were not far behind them. Soon Topolinos (it took the Italian populace only a short time to affectionately tag the new car "Mickey Mouse," or Topolino for short) with special heads and exhaust systems were dusting off the more stodgy family sedans all over the continent—and some of the more stodgy roadsters.

Of course they were raced. A few were entered in the 1937 Mille Miglia, and in an even greater number in the 1938 event. As Italian hot rodders gained experience with Fiat's little gift to the amateur race driver, more and more Topolinos appeared at the start for the 1000 mile all-out race around Italy. What could be more natural than to take a number-bedecked Topo down the flood-lit starting ramp in Brescia? It didn't matter that there were a hundred other identical cars, starting at one-minute intervals. Or that many packed up before the first control with every variety of human and mechanical *mal de mer* known to man. A start in the Mille Miglia with your trusty Topolino was good for conversation all through the year. And to finish . . . that was good for a lifetime. It was good clean fun and the majority of entrants drove not to win but just to be part of it. This, plus the Topo's good brakes and road holding, kept the early Mille Miglias remarkably free from nasty incidents.

Things got a bit hotter in the double M after the war. For one thing the Topo was a bit hotter since 1948. The valves had been moved up into the head, there was 3.5 more horsepower at 400 more revs, the frame had been stiffened, and the front suspension improved with double acting shocks plus an anti roll bar. The rear quarter-elliptics became half-elliptic springs. The factory quoted a top speed of about 60, which meant 65 for any pilota worth his salt.

There was a whole new generation of Topolino drivers. Born during the war, they were tougher and faster behind the wheel and the little car had to grow stronger if it was to stay alive.

A post-war novice who took the measure of a Topolino was Mike Hawthorn. He had this to say about his first motor car: "While I was still an apprentice my parents concluded that daily use of a motor-bike on the road would have to stop if I was to stay in this

world, so I was allowed to borrow a Fiat 500. This was a grand little car, which held the road like a baby sports car, and with it I first learned how to take corners fast on four wheels. But the hard driving eventually wore it out. I broke the back axle and Father fixed it. Someone then challenged me to climb a rocky trials hill in it, which I did, but broke the back axle again. Father fixed it again. Then I got stuck in a sandy lane and broke the axle and—well, by this time Father was running out of temper and axle parts . . ."

Hawthorn retained his affection for the little car, and the ability to make it go faster than it was meant to. Years after his father took his first Topo away from him he volunteered to drive Tom Cole's example from Modena to England. Both drivers had competed in the Mille Miglia, and both had to make a quick trip back to Britain to run at Silverstone. The problem was that Cole had one too many cars in Italy. "The little Fiat was only just run in, but we didn't have much time to waste, so it went from Modena to Paris just about as fast as it was able and I only remember being passed once on the way. After making a few calls in Paris, I decided to fly to England and Hans Tanner, who had driven up with me, promised to bring the car over later."

"When I saw him at Silverstone I asked if he'd gotten the car over all right. 'No,' he said. 'Amazing thing happened. It ran perfectly from Modena to Paris, but when I got about ten miles out of Paris the engine completely disintegrated under the strain.'"

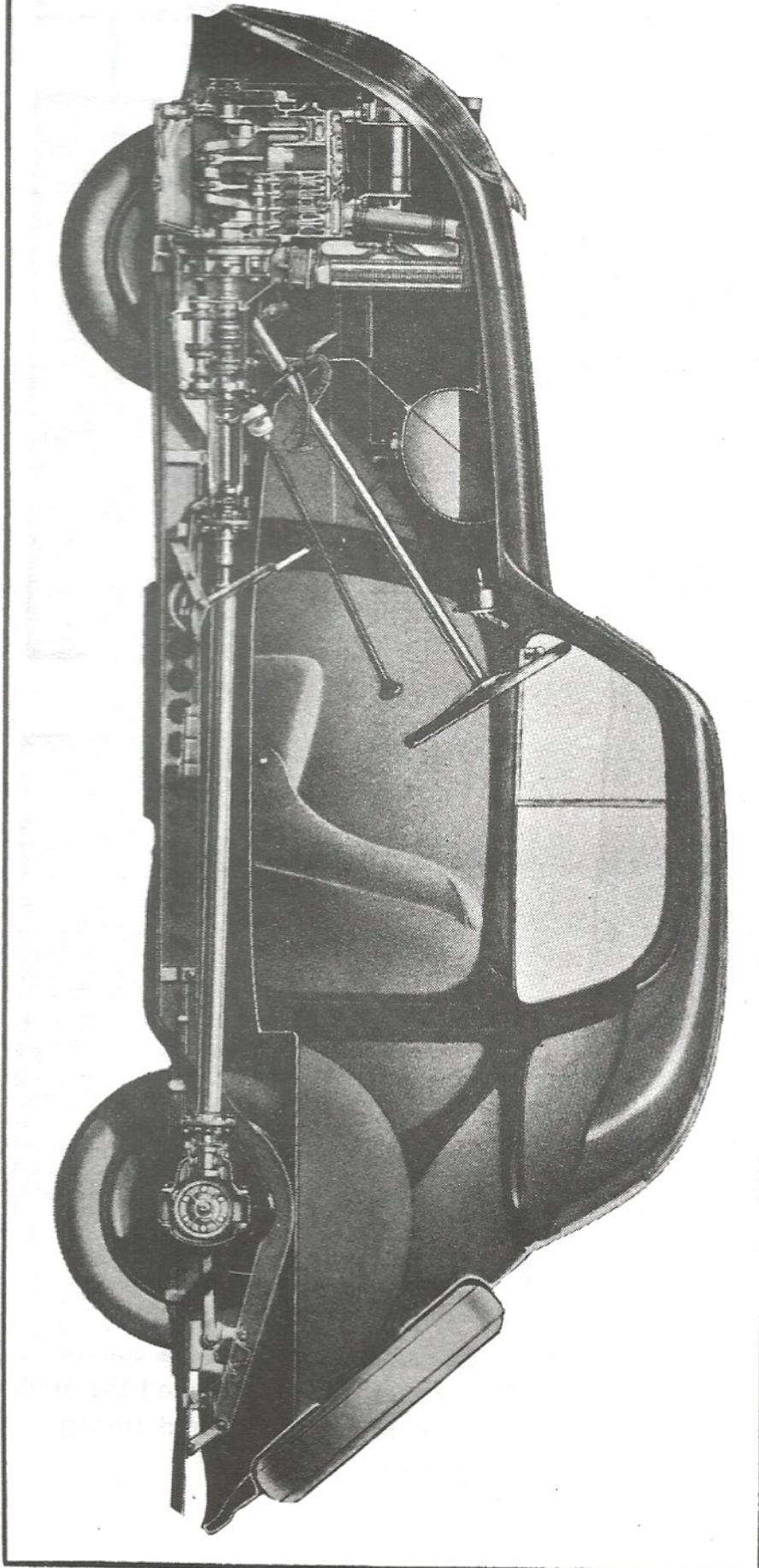
Things were beginning to move a little too fast for what was basically a 1930 economy car. If the complete design was getting short of breath, bits and pieces of the Topolino were starting to perform with indecent speed and road holding. Giorgio Giusti, designer of the Testa d'Oro (or gold cylinder head) that increased a production Fiat 500's top speed by four or five miles an hour, went on to construct a 100 mph sports car based on Fiat 500 parts. Called the Daniela—after one of his daughters—it won its class in the '49 Targa Florio as well as the Gran Criterium at Monza in the same year.

Four years before this Eric Brandon and young John Cooper decided to build two cars for the then new 500cc racing car class. This is the way a contemporary racing magazine described the results of the decision that is still influencing Grand Prix racing today: "The Cooper 500s were based on a Fiat 500 chassis, using a Speedway J.A.P. engine for the motive power . . . the wheels were standard Fiat, as were the hydraulic brakes. Altogether it was a most ingenious car, developing about 45 bhp at 6,000 revs, and weighing about 550 pounds unladen." As can be seen, a Fiat Topolino was the main parts bin for the first postwar Cooper racing car. Diehard Topolinists might even trace a direct line of descent from these cars to every Formula One machine in competition today.

Not long after this, another Topolino was helping influence the future history of motor racing. In Mexico City, two young boys named Pedro and Ricardo Rodriguez were preparing a 500 for its—and their—first race. The car lasted the season. The boys proceeded to bigger, if not better, machinery.

But it was not racing that made the 500 a well-remembered and friendly little car. It had a personality. It did weird and wonderful things—but it always got you home! Tulip Rally winner Mike Porter remembers—with a smile—being in the middle of London traffic with a Topo when there was a hell of an explosion up forward followed by a high-pitched whistling sound which was soon joined by a clang, clang, clang, noise. The Mouse didn't stop but continued at almost the

Hill-climbing ability may not have been quite this good, but the little Mouse was always a willing worker. And the mechanical specification was certainly simple enough.



same speed it had been going before the excitement. The Mouse had blown a sparking—(Mike's English)—plug (the explosion), kept running to pump air through the empty plug hole (the whistling sound), and then threw the plug into the tin shroud that surrounded the fan (the clanging noise). It took Mike to where he was going although accompanied by a symphony of machinery under duress.

Television producer Bill Campbell tells about coming down from Canada to New York on the Thruway when his Mouse blew a head gasket. He kept going about 40 mph on the gravel shoulder until the little engine sealed the leak—possibly with carbon—and the car regained almost all of its lost performance. His Mouse, by the way, sported customized tartan upholstery—Campbell of course!—and much chrome trim.

My own first experience with a Mouse took place almost 20 years ago. I purchased it because in my youthful ignorance I thought it was a sports car. It had a floor-mounted four-speed gearshift, and was made in Europe wasn't it? A non-operational Johnson outboard motor and \$35 satisfied the owner and it was all mine. How simple things were in those days! I ran it home at night without lights or license plates, belching great gobs of oily smoke. When I was stopped by the local policeman, he helped me trace the break in the wires so that I would have lights for the rest of the trip because, "Some dog might run over ya and hurt hisself."

Back in the family garage the Mouse was soon laid bare to my unskilled fingers and the accurate jibes of my friends. The more they kidded me about my "toy" car the more attached to it I became. New rings, a valve job, plugs, gaskets, and hours of tender loving care soon had my A model Topo among the running. Naturally I took all the guts out of the muffler, raised the compression ratio, and stripped it of excess weight such as passenger seat and bumpers.

The Mouse taught me many things. A gearbox is to be used. Big brakes can get you from point A to point B almost as fast as a big engine. Stay out of the way of people who really shouldn't be driving. How to use the road to help keep up average speeds. And last, but not least, how to remove the engine from an A model Fiat 500 in 30 minutes flat.

I used it for about a year. Mostly to visit a little Scottish girl who lived in the outer reaches of Brooklyn. For a dollar—50 cents of which went for tolls on the Whitestone Bridge—I could trundle over on a weekday night to ward off any competition for the young lady's affections. Coming home on the empty roads with the little lights gleaming in the instrument panel—purple for ignition, green for highbeams and amber for low gas (which was always on)—and the nice warm, oily-smelling air that had gone past the engine through the radiator and then along the tattered heater hoses, gushing into the cab, I was a happy young idiot practicing clutchless down shifts with a lipstick-smearing grin on my face. The Topo served me well. To this day I haven't broken up a gearbox, and the little Scottish girl is my wife. And if my son Christopher Thomas Weith, aged six, professes an interest in sports cars ten years from now, I wouldn't be a bit surprised if I couldn't produce a boy's model Topo Mille Miglia—in the guise of a Fiat 500—from among the stock pile of bits and pieces around the garage. I'd rather that than a chopped and channeled V-8 complete with fox tail and furry dice hanging on the rearview mirror.

The Topolino served its designer well, too. He is now technical director of the company. Fiat—bothered no doubt by translation problems—built a better mouse and the world beat a path to its door.

C/D

# 1989 Niagara Austin-Healey Conclave

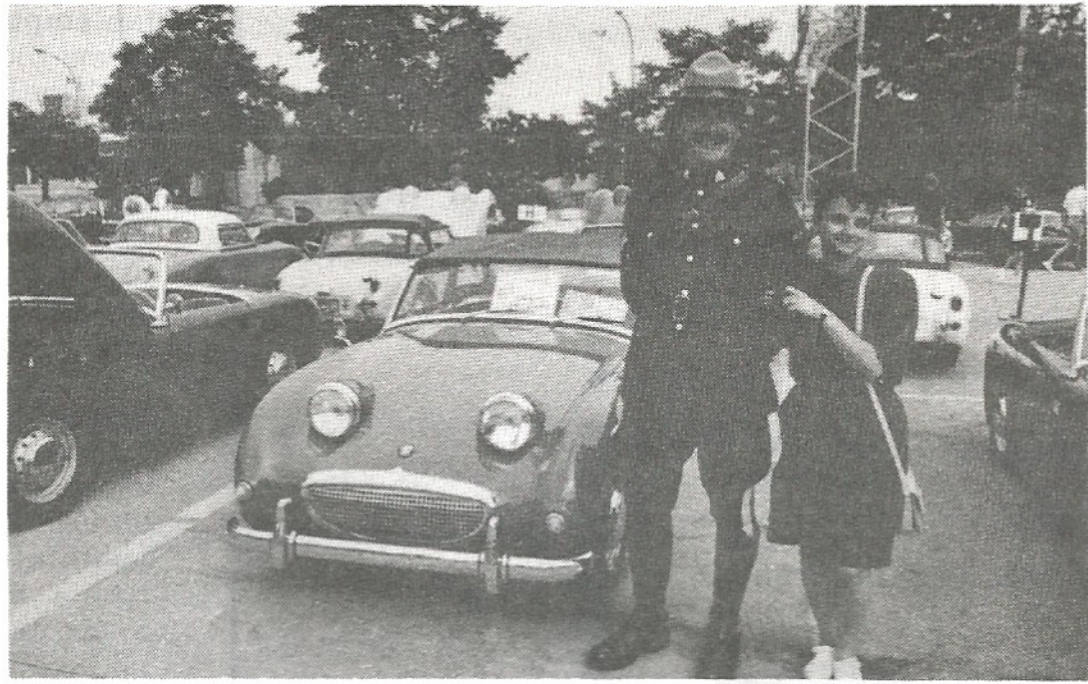
par Tom Merson

Every year the Austin Healey Club of America gathers at a pre-designated point to eat sleep and drive Healeys. This year, the Conclave, as it is called, was hosted by the Southern Ontario Region of the Austin Healey Club. Approximately three hundred and fifty specimens of the marque arrived in Niagara Falls to partake of a variety of activities including rallies, gymkhanas, funkhana, tech sessions, scenic tours and a concours.

Five Healeys represented the VEA very capably indeed. In a demonstration of pure guts and determination, they motored their way down the 401 to deal with the elements (torrential downpours, hunger, sunburn and soggy carpets) to arrive in time for this four day event.

Highlights of the meet were Roger Hamel (our Gymkhana fiend) doing it again: he won the gymkhana in his class, demonstrating the prowess of VEA drivers for all to behold. Also, the Quebec chapter won the prize for the highest percentage of participants (beating out Ontario!). And Tom Merson, (our concours fiend) also did it again: he had the highest scoring Sprite at the concours, earning 902 out of a possible 1000 points.

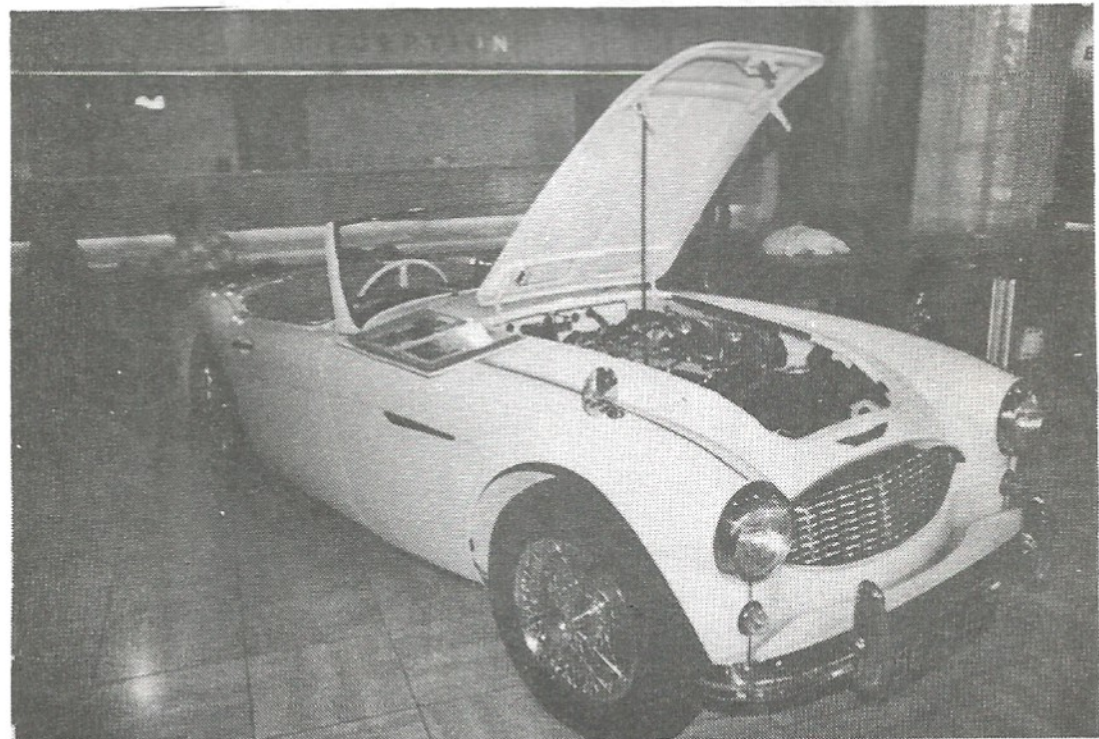
Were present: Bob Forest, Jean Nocera, Roger Hamel, Guy Rolland, Tom Merson.



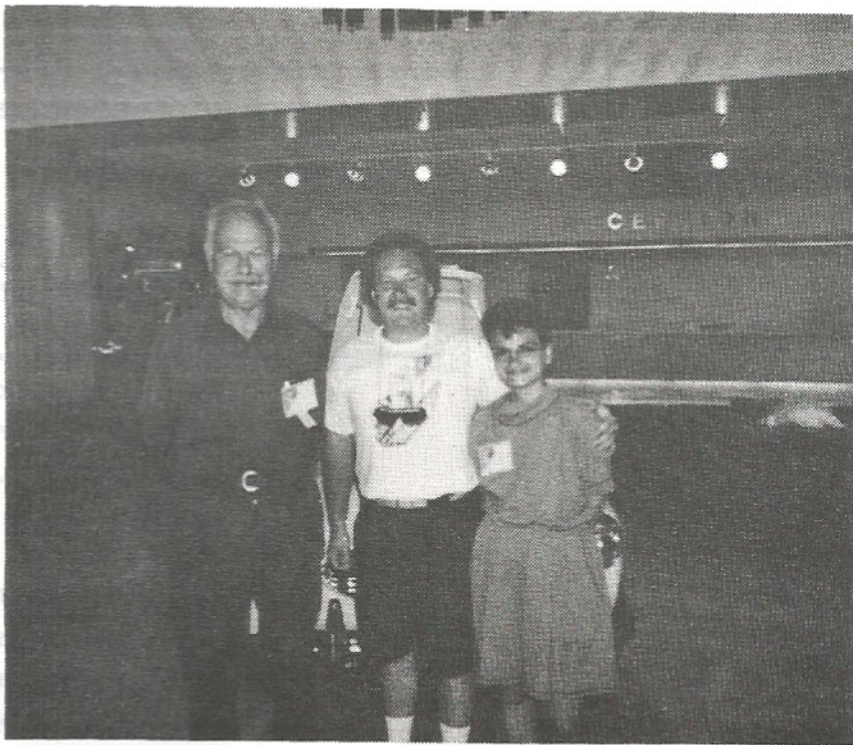
Recia always gets her man...



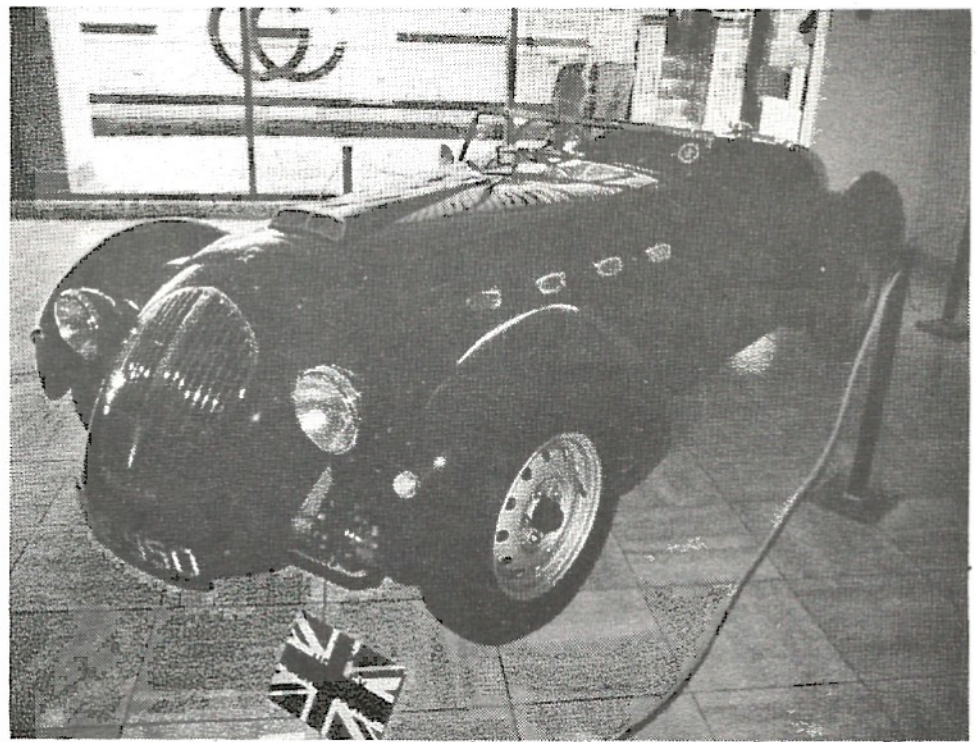
Healey Conclave, 1989. A few of the entries.



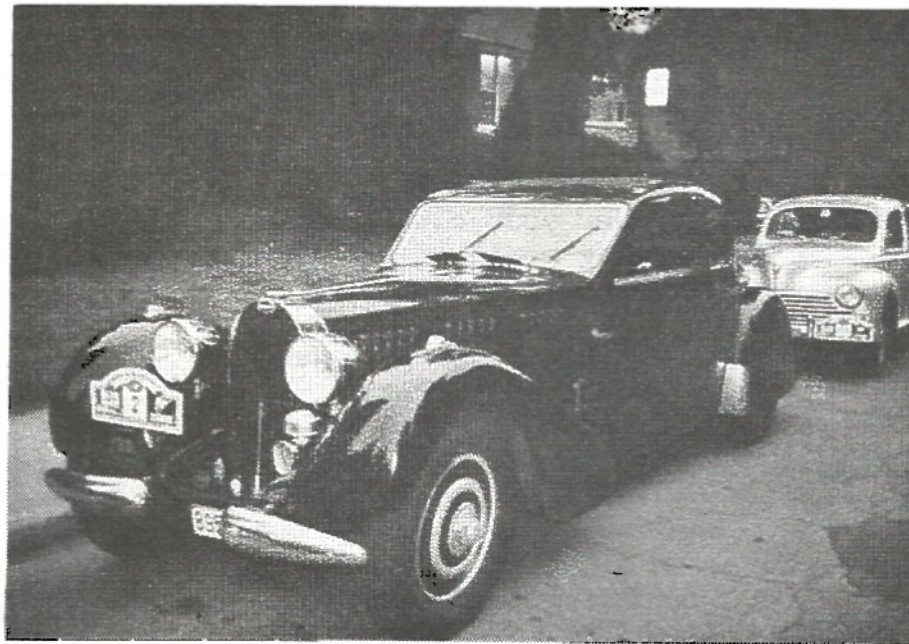
"Goldie". The original motor show model which introduced the 3000 series of Healeys. This car has been rediscovered and totally restored. Brightwork is all gold plated.



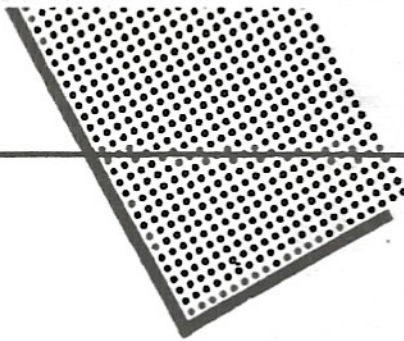
Geoffrey Healey himself (one of the founders of the Healey empire) with Tom and Recia Merson.



1950 Healey Silverstone. (Geoffrey Healey is now recreating a modern version of this early Healey)



Une peugeot 203 précédée d'une Bugatti coupé Ventoux de passage à Montréal lors du "Rallye Bicentenaire de la Révolution"



## Bienvenue aux nouveaux membres

## Welcome To Our New Members

Joe Akerman, Linda	Jaguar 73 XKE (12 cyl.) Roadster
Hermel Bruneau	MGA 58
Michel Dubeau, Francine	Triumph 70 / Spitfire MK3
Heather Halliday	Volkswagen 79 Super Beetle
Michel Lamontagne	Austin Coupé "S" 69 (x 2) Cabriolet

Pierre Marchand	Jaguar 64 XKE conv.
	Citroën 64 2 CV
	Triumph 82 TR 7
Michel Moisan, Suzanne	Austin Healey 67 3000 MK 111
MG-B 74	
Martin Oldfield, Moira	Austin Healey 64 3000 MK 111
Michel Yves Savard	Jaguar XKE 71 coupé
Jean Guy Verreault	Austin Healey 57 100 Six

VEAE/EVEA BULLETINEDITORIAL

This is the first of what will hopefully be many regular editions of The Bulletin and we take this opportunity of welcoming you to the VEAE. Bienvenu au EVEA. We would hope that this Bulletin becomes a two-way avenue of communications with you the member not only reading what is in The Bulletin, but also contributing to it. Your ideas, articles, want-ads, criticisms and active participation of any sort will make this a better publication and will make the VEAE a better club. If you wish to contact the Editor please write to him c/o 3115 The Boulevard, Montreal H3Y 1R8 or call at 931-3121 evenings.

MEMBRES

Nous cherchons toujours des nouveaux membres pour les EVEA. Vous trouverez à la dernière page du Bulletin une formule d'adhésion. Si vous connaissez une personne intéressée donnez lui la formule s.v.p.

THE FIRST OUTING

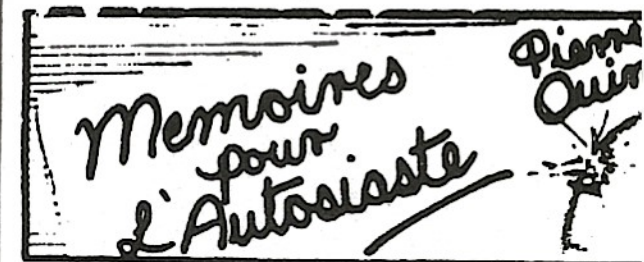
Report by Bob Marshall

 Bob )  
 Gilles ) Tour organizers.

On Sunday the 15th of September your club held its first event. Despite the threatening weather, and the fact that it was our first tour, we were encouraged by the amount of enthusiasm and the thirteen automobiles that took part. The tour got underway at the T.M.R. Shopping Centre at 10:15 A.M. and by about 11:00 we had arrived at the Lakeshore home of Hugh Jockel who very proudly - and justly so - showed us his 1907 International Harvester High Wheeler. We then proceeded to Hudson where we had a leisurely lunch at the Willow Place Inn. After lunch the group boarded the Oka Ferry and continued the tour with Gilles' newly acquired Aston Martin in the lead. We arrived back at our starting point at about 4:00 P.M. after 70 miles of enjoyable driving and without even the slightest mechanical problem having occurred. All drivers are to be commended on their conduct and on their concern for the "car in your rear view mirror". In fact, when one of the participants was trying to leave the procession, as he lived along route, each time he pulled over to drop out, everyone else stopped to see if he was in trouble!

The following is the list of participants:

Pierre	59 Jaguar 3.4 Sedan
Bruce	60 Austin Healey Sprite
William	50 Vauxhall Sedan
Bob	59 Morgan + 4
John	55 Sunbeam
Gilles	53 Aston Martin
Fred	47 MG TC
Ed	31 MG 'D' type
René	48 MG TC
Gerald	57 Jaguar XK140 FHC coupe
Marcel	60 Jaguar XK150 DHC
Pierre	59 MG TF
Hugh	28 Rolls Royce Landeulet



Il a souvent été tair de M.G. rencontre un on parle de..... et bien il y a des jours où on a de Si on fondait un club de M. point ne fut fait. Il en ré aux idées plus larges; on a voitures sports anglaises, assez de M.G. à Montréal. D de Robert Marshall et de Gil globa tour à tour les sedan toutes les voitures européennes que la nécessité est souvent aurait sûrement plus de plaisir acceptait tous ces enthousias des voitures européennes d'

Cette brève rencontre cinq ans déjà. Eh oui! votre plaisir, des satisfactions, ques, des compromis, on en a début! Une vraie vie quoi! Il y avait bien sûr des clubs mais, si on était propriétaire même unique ou de petite série exclus tout de go! Et de tout ment pépères avec leurs "vint soleil pétant et encore pour juste faire un petit tour ou cours d'élégance alors que courses, slalom, rallyes et

19

1974



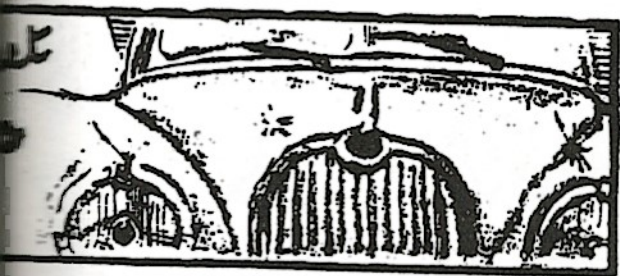
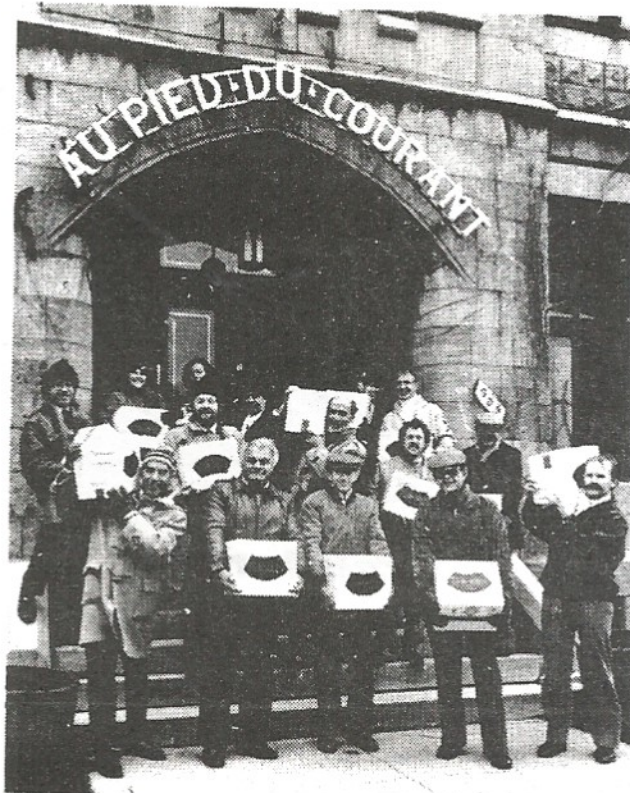
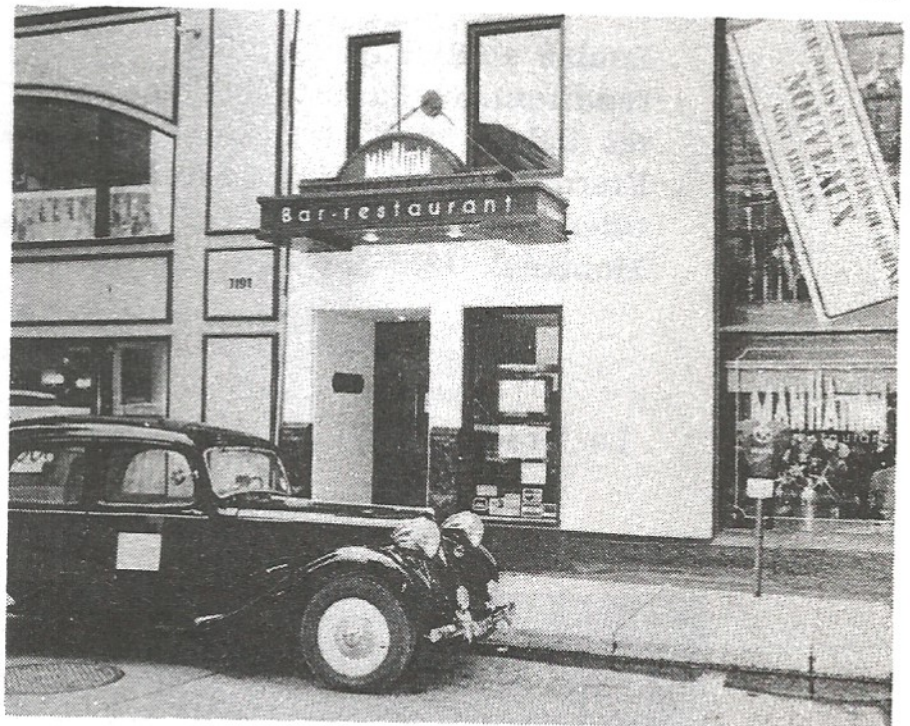
# La course du Beaujolais 1984

par Pierre A. Ouimet

Pour la première de cet événement, 12 voitures se sont présentées au Pied du Courant malgré le temps incertain voire même maussade. Après un court rallye dans le Vieux-Montréal, des stationnements réservés sur la rue Union ont été vite remplis et chacun avec caisse de Beaujolais Nouveau s'est rendu au restaurant Manhattan pour déguster le précieux liquide accompagné d'un bon repas lyonnais (voir menu et commentaires sur le vin en annexe).

Cette célébration bacchanale s'est poursuivie tard en après-midi, et même en soirée pour certains. M. Jean Morissette de l'Agence Ville-Marie, à qui nous devons le bon vin, s'est joint à la fête et s'est révélé un compagnon de table apprécié de tous. Vu la fin prochaine de la saison, Richard Boudrias a tenu à adresser publiquement ses vœux à certains membres. Voici l'essence! de ses élucubrations et de ses souhaits:

1984



que lorsqu'un proprié-  
taire propriétaire de M.G.,  
m, enfin, pas toujours!  
idées plus grandioses.  
P ? Ainsi fut dit, mais  
ta plutôt un regroupement  
apterait plutôt toutes les  
il n'y a sûrement pas  
fil en aiguille, l'idée  
Desroches germa et en-  
anglais et puis pourquoi pas  
es. N'a-t-on pas déjà dit  
mère de l'invention! On  
et plus de monde si on  
es. De vrais enthousiastes  
refois, des E.V.E.A. quoi!!  
produisit il y a plus de  
club a déjà cinq ans. Du  
défis, des tracas, des ris-  
de toutes les couleurs au  
fallait tout réinventer.  
automobiles à Montréal;  
d'une voiture d'après-guerre  
on était tout simplement  
façon, ils étaient telle-  
qui ne sortaient que par  
pas les saisir, on allait  
eux encore, un Xième con-  
ert et Gilles rêvaient de  
autres activités qui bougent.

SAIRE

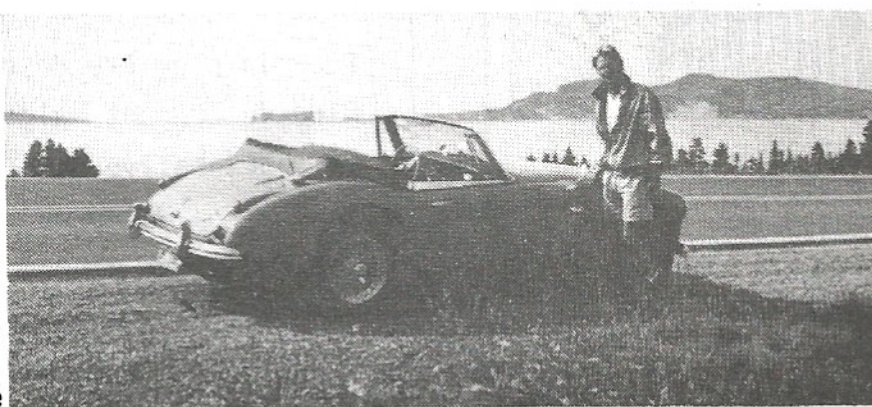
e  
th

SARY

# Vive les vacances en voitures anciennes

## Vacation in our old cars . . .

Helen and Bob Forest traveled from Montreal — Mont Joli — Charlot — Baie des Chaleurs — Gaspésie — Halifax — St-Andrew, Maine — New Hampshire — Vermont and back home in their 1966 Austin Healey MK 111. Total 2473 miles.



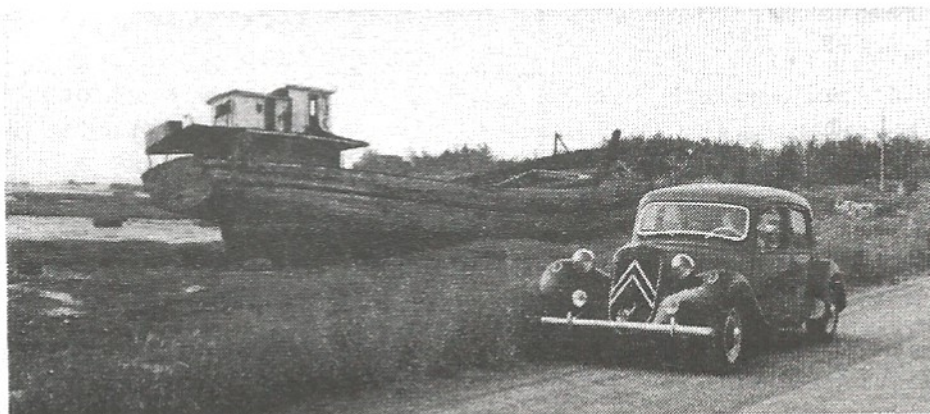
Percé



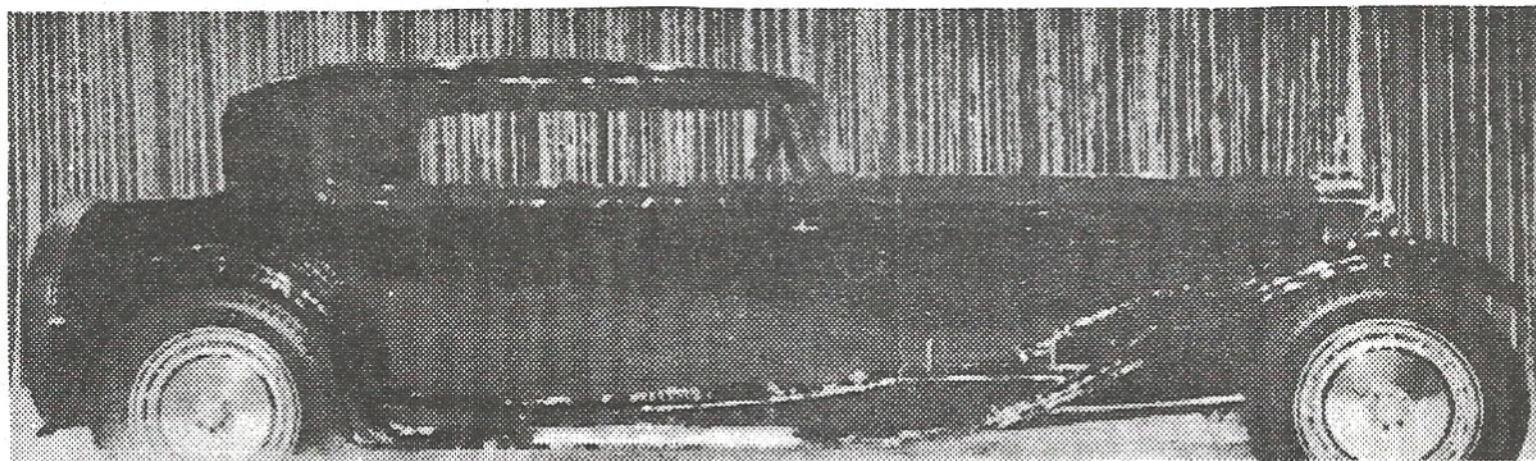
Doli et Serge Boissonneault au volant de leur Renault 4 Plein-air 1971 de Montréal — New-York City — Washington — les Carolines — la Georgie et finalement la Floride. 4215 miles était le bilan de ce périple. Quelques alligators m'ont raconté qu'ils achetèrent une Cadillac 26, revinrent à St-Hilaire et retournèrent la récupérer.

Parrot Jungle, Floride

Louise et Richard Boudrias se rendirent au Lac St-Jean par le lac Delage puis la rivière Éternité, le parc des Laurentides — Charlevoix — Québec — Montréal. 1356 km sans ennui.



La "traction" à l'île aux Coudres



### **Une Bugatti royale de \$11 millions**

Une très rare Bugatti Royale de 1931 a été adjugée dernièrement pour le record de \$11 millions au cours d'une vente de véhicules de collection à Las Vegas, ont indiqué les organisateurs. La Bugatti — modèle dont il existe seulement six exemplaires — a été achetée par l'industriel du tapis américain Ed Weaver. Son ancien propriétaire, le Suédois Hans Thulin, l'avait achetée \$9 870 000, ancien record pour une voiture aux enchères, lors d'une vente en 1987 à Londres. La vente de Las Vegas qui concernait 546 véhicules, a rapporté un montant total voisin de \$50 millions. Environ 2 000 personnes représentant 14 pays y ont assisté, selon l'un de ses organisateurs, M. Richie Clyne.

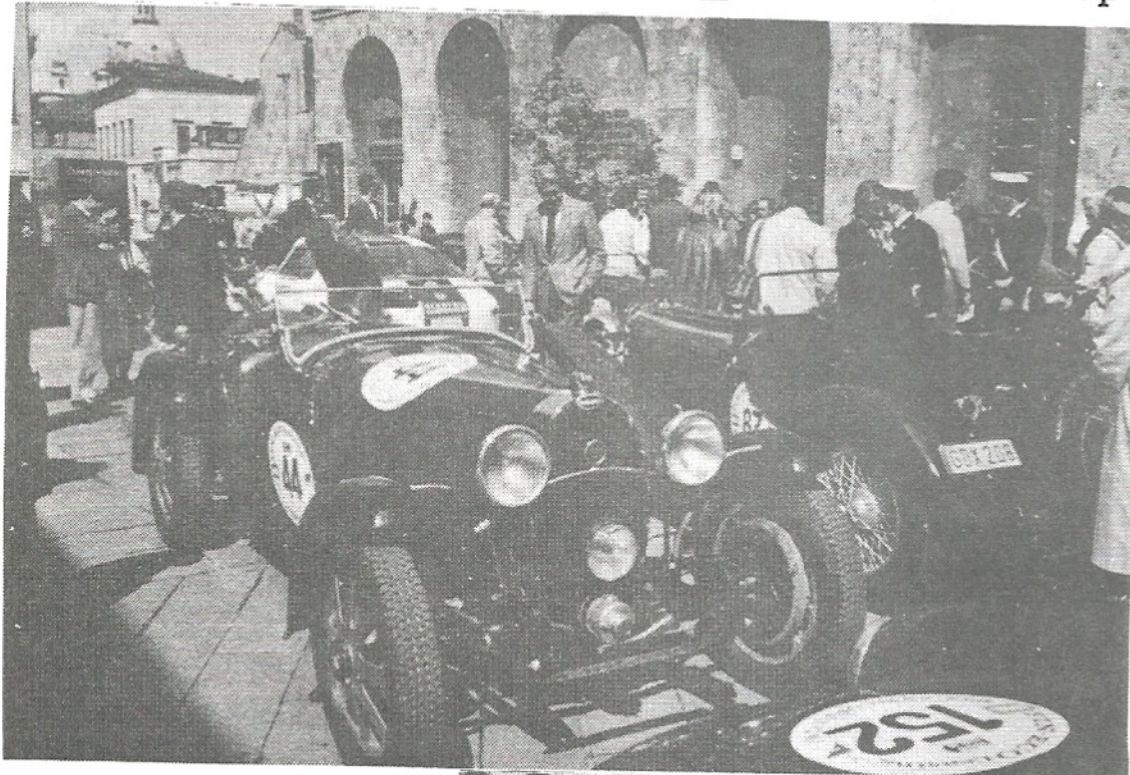


# Impressions du Mille Miglia 1989

par Gilles Desroches



Mercredi 26 avril 1989  
Départ de St-Raphaël vers 10h00  
sous une pluie battante avec des  
rafales atteignant 80 km/h! Brescia  
n'est qu'à 600 km, mais compte tenu  
du fait que nos deux jeunes enfants  
nous accompagnent, le voyage a été  
scindé en deux. Première destination:  
Portofino sur la Riviera italienne, à  
30 km à l'est de Gênes. Dans ces  
conditions adverses, mon vieux Break  
Citroën tient admirablement la route  
et à l'exception de la buée sur les  
glaces latérales, son confort et sa  
tenue de cap sont exemplaires. La



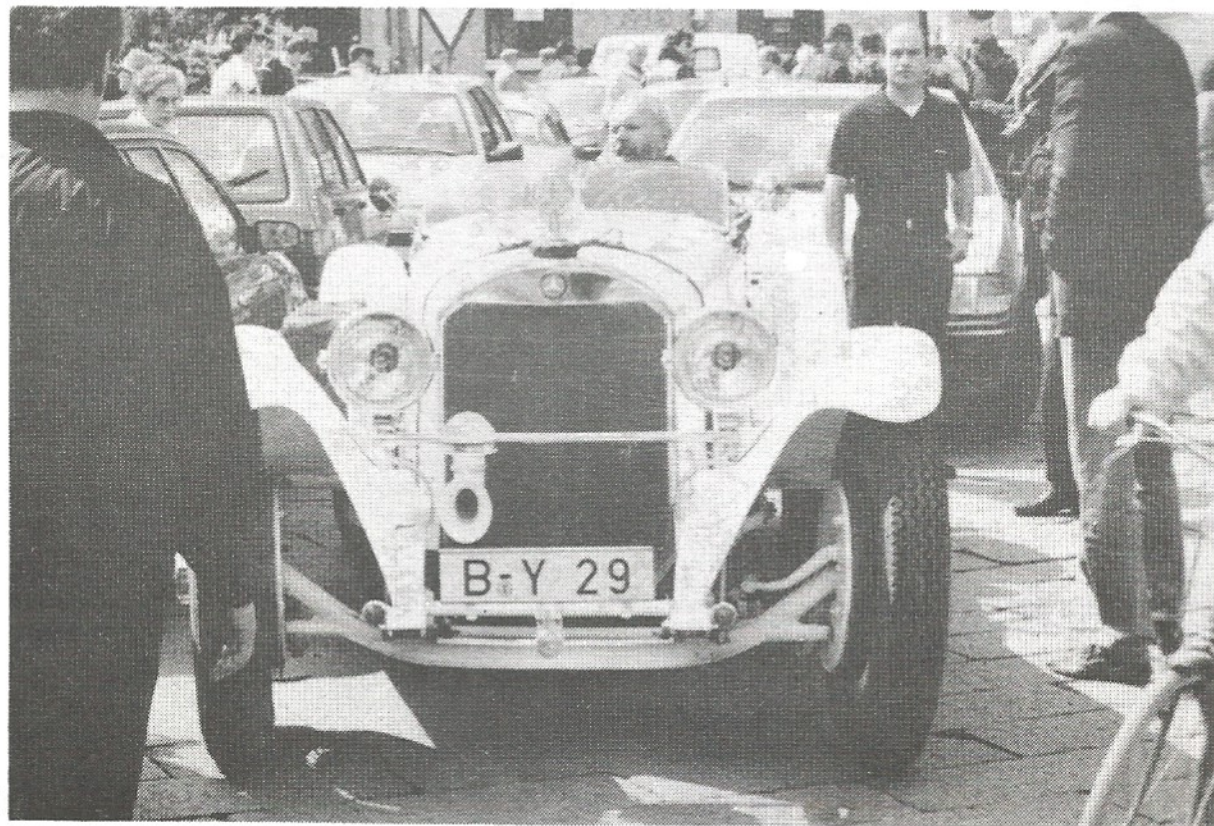
Delage 1500 8 cylindres



majorité du trajet doit se faire par autoroute en France et en Italie. Viaducs et tunnels se succèdent à la queue leu-leu, ce qui peut expliquer en partie le prix élevé du péage: environ 10¢ du km.

Cannes-Nice-Monaco-Menton sont rapidement franchis mais le passage de la frontière italienne est plus pénible: attente de 20 minutes dans un tunnel mal aéré . . . !

La conduite sur autoroute devient plus difficile, car il faut franchir constamment les montagnes; la route est spectaculaire: les viaducs en eux-mêmes sont des gratte-ciel d'où l'on observe les voitures du bas en miniature. De Gênes à Portofino, sur 30 km d'autoroute, il faut compter presque 22 km de tunnel. Pas un endroit pour claustrophobes !



Mercedes SSK

Nous n'atteignons Portofino que vers 17h00 et même si l'Italie est en vacances à cette période de l'année (on fête la fin de la guerre 39-45), nous avons le bonheur de dénicher une sympathique "Pensione" avec gîte et couvert, de quoi rêver en attendant Brescia . . .

Jeudi 27 avril

Le temps est toujours aussi triste: pluie et brouillard. Traversée interminable de tunnels et de viaduc. Heureusement, le beau temps revient à mesure que nous approchons de Brescia, que nous atteignons vers 16h00. Les premiers hôtels sont complets et on peut difficilement circuler en voiture dans la vieille ville. Coup de chance: nous trouvons une chambre et un parking à 200 m de la grande place où aura lieu l'inspection demain.

"Brescia, 204 278 habitants, ville industrielle prospère, active grâce à ses manufactures d'armes qui fournissent l'Europe entière jusqu'au 18<sup>e</sup> siècle", dicit le guide Michelin. La ville se prépare aux deux grands événements du lendemain: Les Mille Miglia et la visite du président Cossiga. Pas une boutique dont la vitrine n'arbore un poster ou des ex-voto de la célèbre épreuve automobile: photos anciennes, modèles réduits, accessoires, etc. La grande place déjà toute pavoisée avec son immense camion d'Alfa-Romeo est déserte et silencieuse mais attendons à demain pour la voir s'animer!

L'élégance et la classe des habitants de Brescia est reflétée par le chic et la variété des boutiques qui s'alignent sous les arcades des rues piétonnes. La rue Laurier ferait bien piètre figure ici: seuls les prix sont au même niveau . . . La mode unisexe ne s'est aucunement répandue ici et même si les jeunes gens portent parfois le jean, chemise, cravate et souliers vernis sont tenue réglementaire. Quant aux italiennes, la mode mini leur va à ravir. Elles sont si séduisantes que ça repose les yeux lorsqu'on en voit une qui l'est moins. Quel beau pays gens souriants, bonnes pâtes, superbes autos et . . .

Vendredi 28 avril

La fièvre spéculative qui s'empare actuellement de nos chères vieilles aura à court terme pour effet de les soustraire à nos yeux pour les enterrer dans des musées où des collections particulières. Comment alors adhérer à l'un des credos du collectionneur: "Je crois à la résurrection des autos anciennes" . ? Ici à Brescia, elles ressuscitent sous nos yeux. Comment ne pas croire quand on a sous les yeux l'unique survivante Delage 1927 GP 8 cyl. à compresseur au milieu de ces Bugatti T35 et T37 sans parler de Mercedes SSK, de Bentley Speed Six et de la horde des Alfa Romeo 1500 et 1750 des années 30. Car ce qui frappe, ce n'est pas tellement la vue de ces voitures, mais leur bruit d'échappement et surtout de moteur auquel se mêle l'odeur d'huile de ricin ou de castor brûlée.

Elles arrivent de partout au milieu d'un embouteillage monstre; elles avancent au pas de tortue avec leur équipage. On peut les admirer et les filmer à volonté. Le magnétoscope est un MUST! Le spectacle dure de 9h00 à 18h30, de quoi rassasier les plus gourmands.

Le départ est prévu à 20h15 sur la Viale Venezia, en direction de Ferrara où l'on attend les premières voitures vers 1h00 du matin. Une foule dense se presse des deux côtés de la voie. Je suis près de l'écran géant qui retransmet le départ du podium: une voiture toutes les 30 secondes pendant 2 h 10 minutes. Elles partent en ordre chronologique sur les applaudissements. Devant moi, un père et son fils de 6 ou 7 ans. L'enfant a des troubles de vision et porte des verres très épais! ce ne sera jamais un pilote. Qu'importe; il sait déjà reconnaître toutes les FERRARI et je ne serais pas surpris que le père et son fils passent une soirée plus merveilleuse que bien des concurrents.

Les voitures les plus populaires dans le public ne sont pas nécessairement les purs-sang de la course, mais les underdogs: ISETTA, FIAT 600, RENAULT 4cv et une CHRYSLER SARATOGA 1952.

Un moment d'émotion parcourt la foule lorsque Stirling Moss, le recordman de l'épreuve en 1955 au volant d'une Mercedes 300 SLR (1000 mi en 10h07!) participe cette fois à bord d'un coupé 300 SL. Mais cette fois son navigateur n'aura plus à employer le langage des signes pour le prévenir des courbes à venir. L'épreuve a pris la forme d'un rallye entrecoupé de quelques étapes spéciales chronométrées.

Le retour est prévu à Brescia dimanche à compter de 21h00. Déjà la fatigue, les pannes et les difficultés auront été oubliées: on préparera l'édition 1990. Car avec 53 marques différentes pilotées par des équipages de 25 nationalités et plus de 600 demandes de participation, les Mille Miglia peuvent entrevoir l'avenir avec optimisme.

Voir Brescia et y mourir. Non! Voir les Mille Miglia et y participer!





**CORBY/WISER'S**

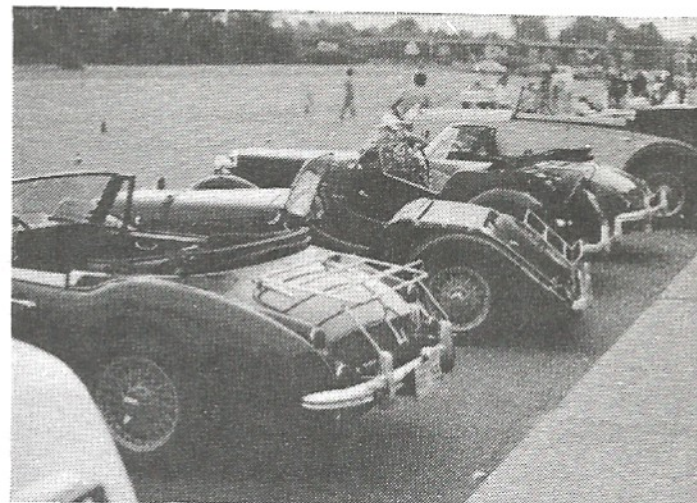
**Gérald Maltais**  
Gérant de District Senior  
Senior District Manager

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

# Gymkhana 1989



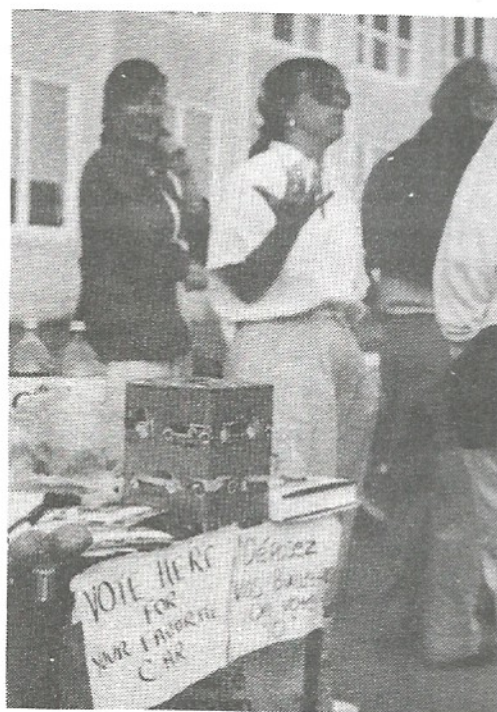
Encore, again the winner  
Roger Hamel



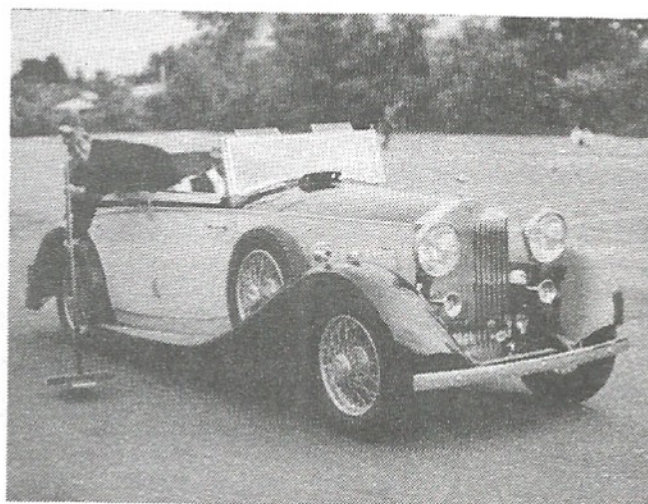
Les voitures sont impatientes mais domptées.



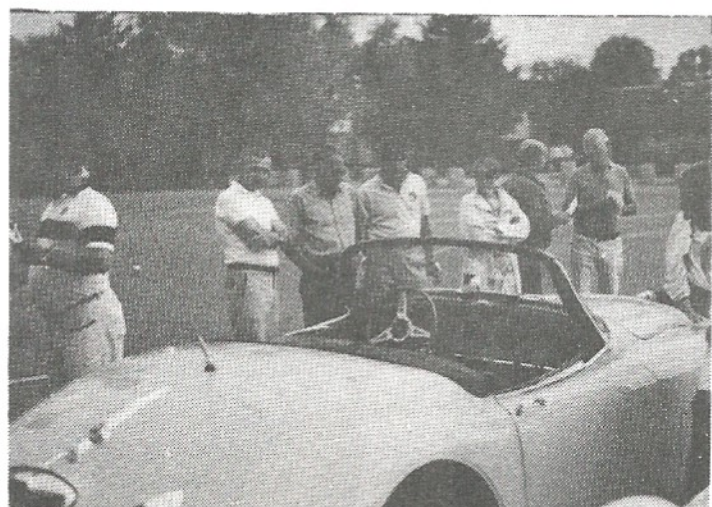
The Gilling dynamic duo  
at work...



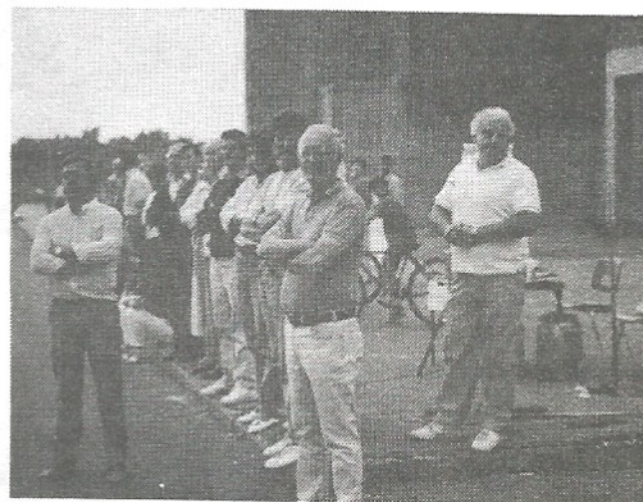
"Vox populi vox Dei"



Paul "Fangio" Dorval avec  
la complicité de Carole-Ann Noiseux



Une Jaguar peu sorteuse,  
celle de Jim Begg



The number # 211 Bus  
seems to take longer  
every year.

## Les gagnants / The winners

Class A	T. Merson	'60 Sprite
Class B	R. Shelso	'71 MGB
Class C	J. Nocera	'67 A.H.
Popularity:	Bob Forest	

# Concours de pique-nique du Hunt Club de Montréal

Des chevaux de toutes sortes se faisaient admirer par autant les participants de la chasse à courre que les compétiteurs du concours de pique-nique. Les juges ont eu du fil à retordre avant de décerner le prix (un magnum de champagne) du pique-nique le plus original aux Desroches qui avaient exploité le même thème que les Boudrias c'est-à-dire, le bicentenaire de la révolution française... ce fut un dur combat, mais on s'est dit ça ira, ça ira...



Même leurs enfants étaient tricolores en costume d'époque...



La Bastille fut prise d'assaut par les fourchettes.

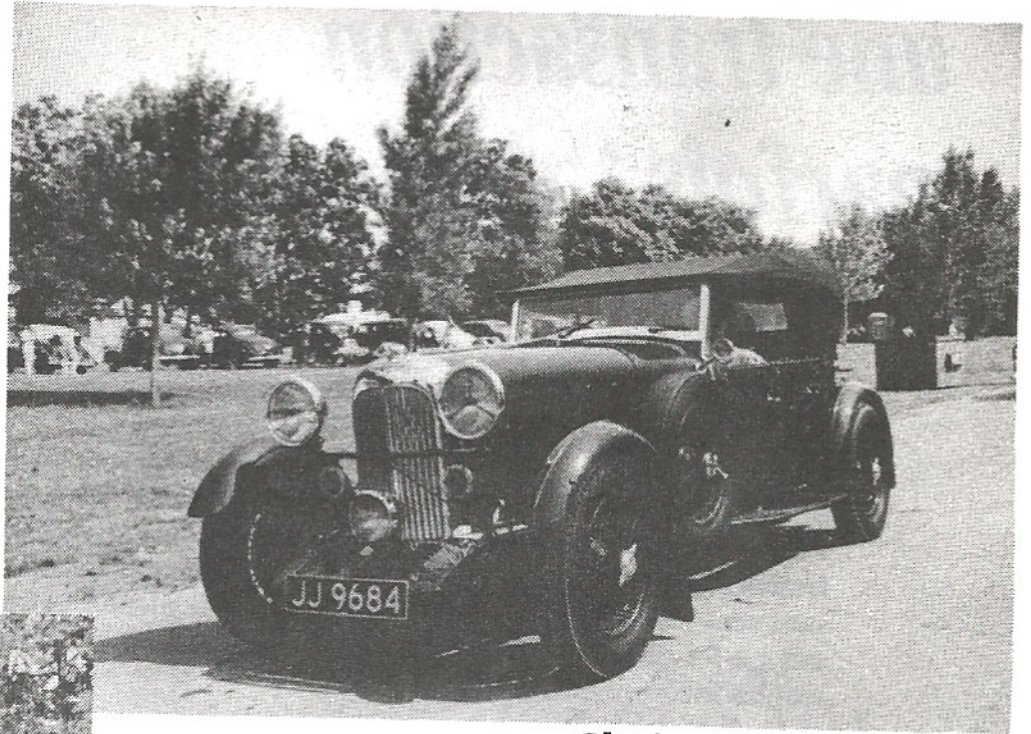


Lorraine et Gilles fiers de leurs prix.

Paul Dorval, encore une fois, remporte le prix du choix pour la plus belle voiture.

# Concours d'élégance de Ville Lasalle

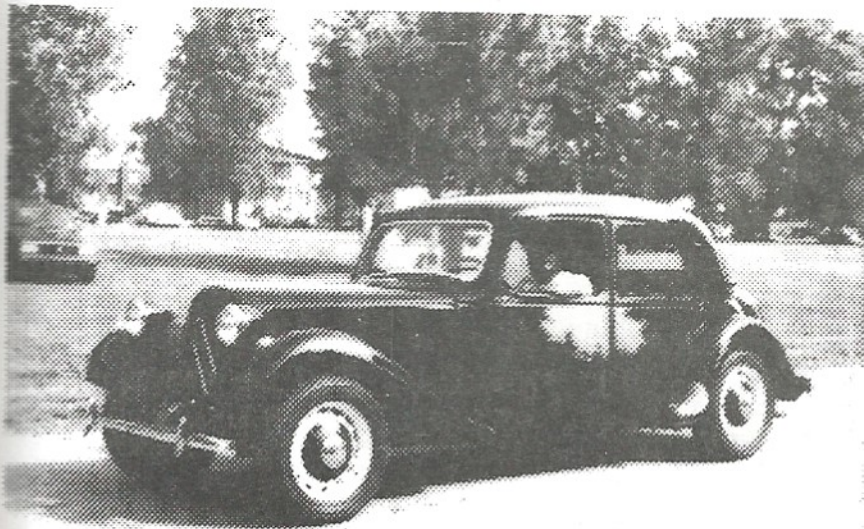
1<sup>re</sup> place  
Austin Healey 1964  
Martin Oldfield



Choix des juges  
Lagonda Special 1932  
Phil Chartrand



2<sup>e</sup> place  
Mercedes-Benz 280 SL 1969  
Ricardo Santandreu



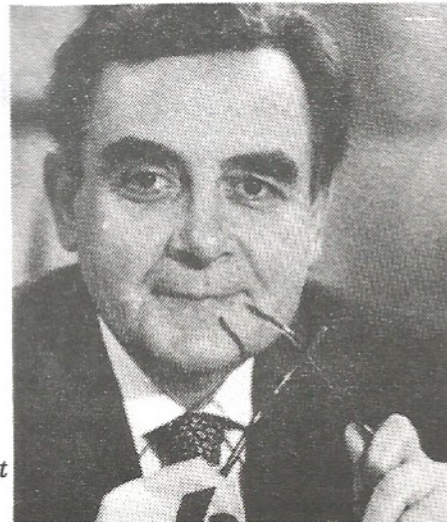
2<sup>e</sup> place (également)  
(voitures conventionnelles  
européennes)  
Citroën 11 BL 1954  
Ricardo Santandreu

Les juges: Tom Merson et Jamie Brown, une longue journée pour eux mais appréciée de tous.

BRAVO!

# CHANGER DE VOITURE : une transaction parfois "douloureuse"

Bernard Pivot



M. Jean-René Papot, de Mondoubleau, nous a expédié le texte suivant écrit en 1966 par un certain Bernard Pivot, nom qu'on a désormais l'habitude d'associer à une célèbre émission littéraire diffusée sur Antenne 2. Intitulé "La voiture d'occasion", ce court texte d'humeur expose une situation déchirante, pour certains en tout cas : le moment où l'on décide de mettre au rancard l'auto à laquelle on s'était habitué et de la remplacer par un modèle flambant neuf, fraîchement sorti de chaînes. Pour l'auteur, le changement ne s'est pas fait sans remords... Il n'est pas dit dans le texte de quelles automobiles il s'agissait : a-t-il cédé une Dauphine contre une Peugeot 404 ? On attend de plus amples informations de sa part...

J'en demande pardon aux petites Renault, aux demoiselles Fiat, à Mme Citroën, à Mercedes, à Mrs Austin, aux voitures de toutes nationalités et de toutes cylindrées : je fus longtemps avant de comprendre la richesse et la force des sentiments qui les lient à leurs conducteurs et maîtres. Je croyais qu'on prenait place dans une voiture ; au vrai, c'est la voiture qui prend une grande place dans notre vie. Le premier garage d'une automobile, c'est le cœur de l'homme.

J'en eus la révélation le jour où, ma voiture ayant dépassé cent mille kilomètres, je décidai de la répudier et de me mettre en ménage avec une beauté fraîchement sortie de l'usine. Comme je montais dans la vieille pour aller signer le contrat qui me lierait à la jeune, j'eus la sensation désagréable d'être cruel. Mais quoi ! Y aller à pied ?

J'appuyai sur le démarreur. En vain. Elle refusait de partir. Devant tant d'ingratitude et d'injustice, elle protestait, silencieuse, immobile,

fière, avec du mépris dans les phares.

Persuadé que cette panne n'était pas due au hasard, je me suis dit que ma voiture était, non pas intelligente, mais sensible. Je lui ai donné une claque sur le capot comme on flatte familièrement son épouse et je me suis remémoré nos cinq années de vie commune.

Je l'ai choisie, achetée, nourrie, époussetée, lavée ; je l'ai admirée et défendue quand on osait moquer sa ligne ou railler son moteur ; je l'ai assurée contre le vol, l'incendie et les coups et j'ai tremblé pour elle dans les encombrements ; je lui ai donné de petits noms ; je l'ai fait examiner, soigner, opérer, et ce n'était pas sans inquiétude que je regardais des mains noires plonger dans ses entrailles ; je savais ses humeurs, ses faiblesses, ses performances et, avec l'âge, ses infirmités ; j'ai payé des contraventions pour ses excès de vitesse et ses stationnements abusifs ; je l'emmenais en voyage, je ne pouvais pas me passer d'elle, je l'aimais.



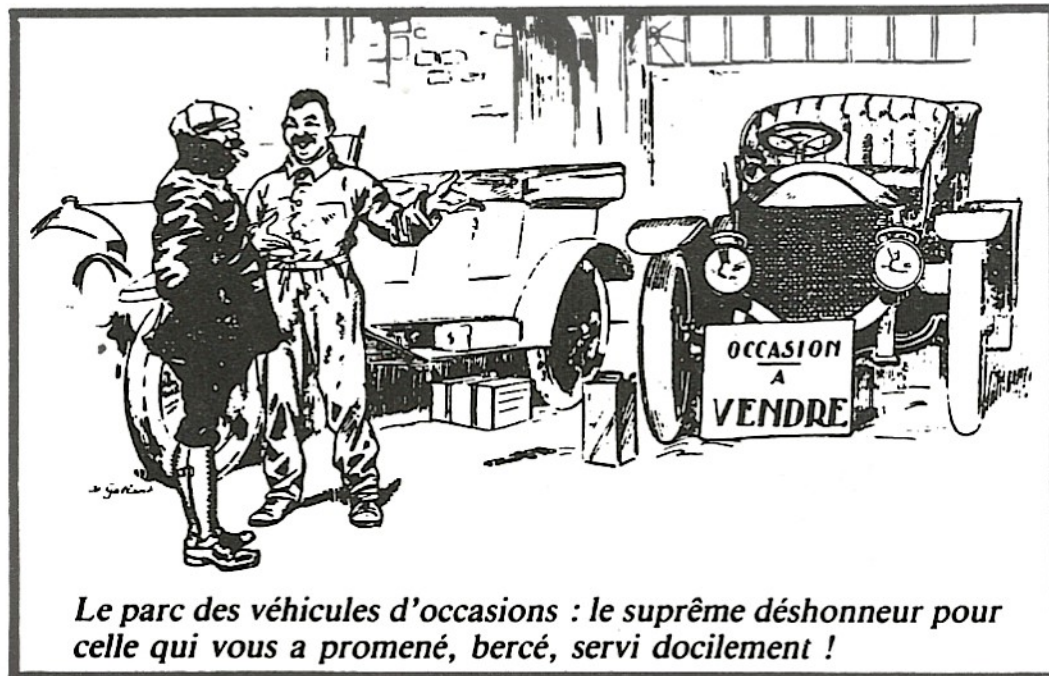
Quand les ennuis mécaniques sont répétitifs, certains choisissent d'acheter une auto neuve : le plus dur ensuite, ce sont les remords !

Elle m'a porté, conduit, bercé, abrité ; elle était à mes désirs, à ma main, à mes ordres, à mes pieds ; elle m'était fidèle et dévouée ; c'était ma belle esclave rouge à cinq chevaux et quatre portes.

Ensemble nous sommes partis à l'aventure ; nous avons visité Milan, Barcelone et Bétoncourt-Saint-Pancras (Haute-Saône) ; nous avons filé, doublé, musardé, nous nous sommes perdus ; nous avons injurié des chauffards, et l'on vit à notre passage des gens porter un index à leur tempe ; tous deux, certains soirs, nous sentions le même parfum, car nous partageons de doux secrets ; ensemble nous avons frôlé la mort ; il y avait entre nous du pays, des complicités, des risques, du sentiment...

Après que j'eus célébré ses vertus et reconnu combien nous étions intimes — nous étions construits l'un pour l'autre — elle voulut bien repartir. Mais je suis un vilain petit monsieur : je signai. Ce jour même, mon forfait accompli, pour me prouver que j'avais eu tort, elle roula, agile et ronronnante, comme au plus vif de son âge. Des passants se retournèrent. Nous formions encore un beau couple.

Puis, poussive et grinçante, vieille tout d'un coup, cédée à vil prix, déshonorée, elle fut rangée parmi les voitures d'occasion. C'était un état qui la blessait, une condition sociale incompatible avec sa gloire passée. Nous nous sommes quittés fâchés et nous ne nous sommes jamais revus. Au volant de la jeune personne que j'ai choisie ensuite pour faire mon chemin, j'avais parfois des remords.



Le parc des véhicules d'occasions : le suprême déshonneur pour celle qui vous a promené, bercé, servi docilement !





# LES PIÈCES ANGLAISES

## MARIO BOIES INC.



PIÈCES ORIGINALES POUR

AUSTIN  
MORRIS  
ROVER

TRIUMPH  
MG  
ROVER

HILLMAN  
SUNBEAM  
HUMBER

VAUXHALL  
ENVOY

1225 rue Du Maire, La Prairie, Qc  
J5R 2A3 444-2900 ou 2901

MGB

SPITFIRE

MIDGET

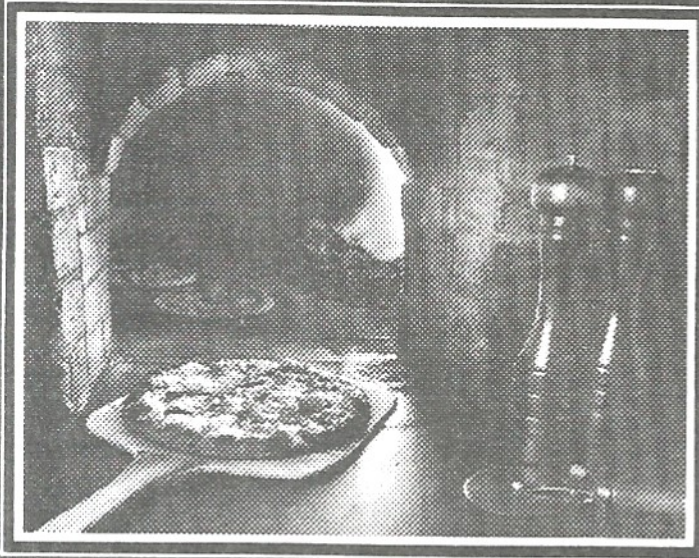


GRANDE VARIÉTÉ DE PIÈCES POUR LE MOTEUR, DE GARNITURES POUR L'INTÉRIEUR ET L'EXTÉRIEUR DE LA CARROSSERIE, AINSI QU'UN GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES

*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 MINIA, 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 M11 055-60053

651-5500  
527-8995

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



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

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

Marché d'assurances  
particulier pour  
voitures anciennes



## Petites Annonces

---

1967 JAGUAR 420 G, automatic, very good condition, dark green, tan leather interior, new rear brakes rotors done recently, price 8900,00\$ at (514) 747-1729 LRM2(2CC)

MG TD 1953. Entièrement restaurée.  
Prix: 16 900 \$. Tél.: (514) 458-5110  
(Hudson, Qué.).

ALVIS TA 21 1953 DH coupe. Very good condition: 22 000\$ or best offer.  
Robert Deslauriers 487-9697

MERCEDES-BENZ 250S 1966.  
Couleur bordeaux, importée de France en 1985. 2<sup>e</sup> propriétaire seulement. Bon état mécanique, carrosserie, peinture et chromes. Nécessite cependant réfection de la toile des sièges et de l'intérieur. Prix raisonnable sur la base d'une estimation antérieure. Claude au (514) 276-4273 (Montréal, Qué.).



## Calendrier des activités 1989 Activities Calendar 1989

---

October 21, 22


Vintage Fall Finale, Lime Rock Park (this is the intimate one: see story, this issue)

27 octobre

Vin et fromage chez Corby's  
contact: Gérald Maltais 769-4573

November 5

(Provisional) London to Brighton Run - England



**MAGASIN ASSOCIÉES CANADIAN TIRE**  
3339 SOURCES RD., DOLLARD DES ORMEAUX, QUE.

**ROBERT DROLET**  
PROPRIÉTAIRE



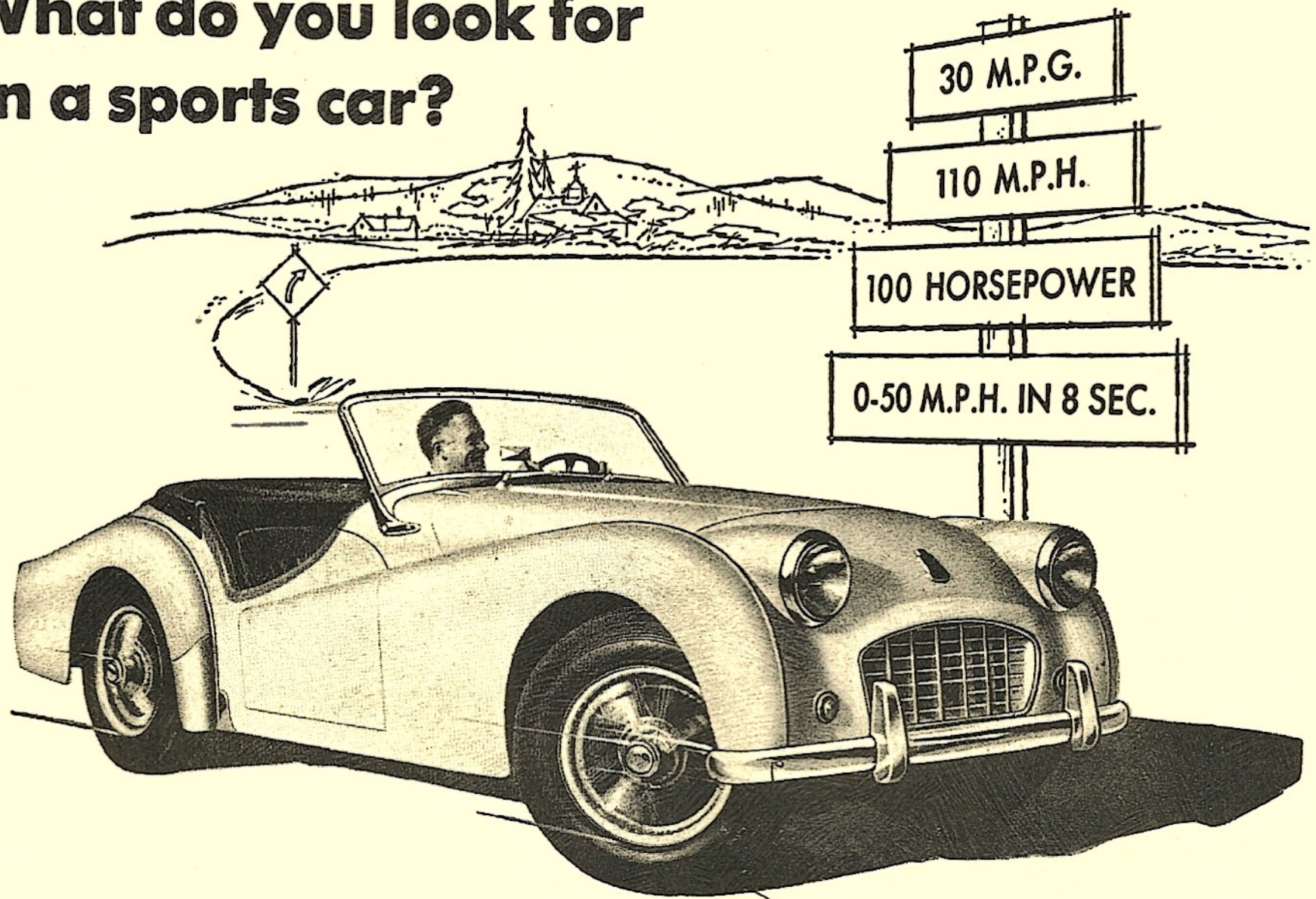
*Sisto Auto Sport*

Nouveau spécialiste exclusif Innocenti

MÉCANIQUE GÉNÉRALE SUR VOITURES EUROPÉENES

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

# What do you look for in a sports car?



## The New TRIUMPH TR-3 gives you the most for \$2599

New from the word "Go!"—that's the exciting story of the new Triumph TR-3. New styling, new engineering, a new idea in fun-plus-convenience make this British-built beauty the sports car buy of the year.

The new Triumph TR-3's 100 horsepower, 1991 cc. engine gives you through-gears acceleration from 0 to 50 miles per hour in only 8 seconds. A few seconds later, you're flat-out at 110.

*Zest-drive a Triumph soon. See how much more car you get for so little money*

*It's a TRIUMPH*

**\$2599**

plus tax and license at U. S. ports of entry. Wire wheels, hard-top and rear seat optional extra.



Parts and service are readily available from coast to coast.

### STANDARD-TRIUMPH MOTOR COMPANY, Inc.

122 East 42nd Street, New York 17, N. Y.

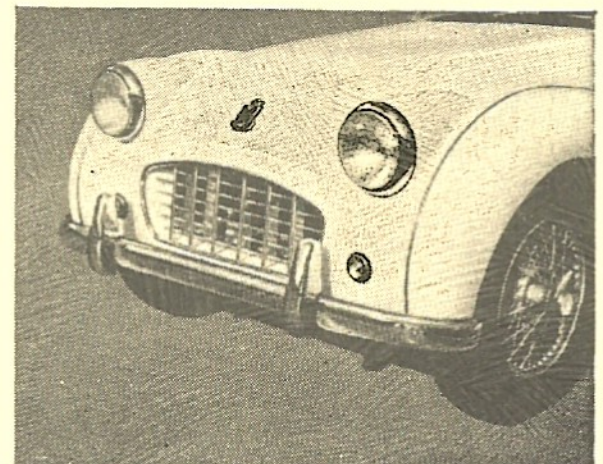
For more information and dealer nearest you write: West of Mississippi—Cal Sales, Inc., 1957 West 144th Street, Gardena, Calif. • East of Mississippi—South Eastern Motors, Inc., 1937 Harrison St., Hollywood, Fla. • In Canada—The Standard Motor Co. (Canada) Limited, 496 Evans Avenue, Toronto 14



**New Hard Top** (optional) slips on the TR-3 faster than the weather can change.



**New rear seat** (optional) makes TR-3 your best fun and family sports car buy.



**New Graceful chrome grille** front-end accentuates the sports car look and action.

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

---

## XXIII<sup>e</sup> RALLYE PARIS-DEAUVILLE 1989

