

# Autosiaaste

VOL. 16

no 1

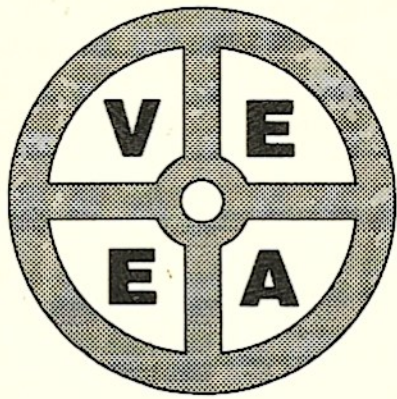
Membre



Member

Mai / May 1990





**Voitures Européennes d'Autrefois**  
**Vintage European Automobiles**

---

**Officiers — Officers**  
**1990**

---

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	: Marc Bourgeois :	rés.: 733-2447 bur.: 281-1766
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
Directeurs Directors	: Paul Dorval : : Terry Ratycz : : Jamie Brown	rés.: 672-5056 bur.: 465-2510 rés.: 689-2810 bur.: 335-0840 bur.: 737-5512

---



# Autosiate

VOL. 16

no 1



Mai / May 1990

---

## Sommaire — Contents

Mot du président .....	page 2
A word from the president .....	page 3
Financial Statements of VEA for the year ended December 31, 1989 .....	page 4
Assemblée générale 1989 General assembly .....	page 6
Récipiendaires de la médaille de l'ordre des grands voyageurs 1990 .....	page 8
Mille Miglia V.E.A. ....	page 9
Rétrospective du club MG-T depuis sa fondation en 1977 à ce jour .....	page 10
Yes, but is it really worth it? .....	page 14
La restauration d'une TR 3 .....	page 16
... Et c'est parti pour les collectionneurs .....	page 20
Vitrine sur Rétromobile 1990 .....	page 21
List prices of imported and small cars sold in Canada .....	page 22
Calendrier des enthousiastes .....	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

---

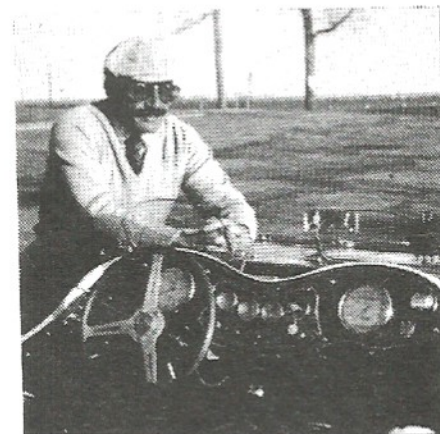
carte d'affaires:	au numéro	20,00 \$
Business cards:	20 \$ per issue	
	à l'année:	60,00 \$
	60 \$ for one year	

Tarifs pour espaces plus grands disponibles sur demande.  
Prices for larger ads available upon request.

---

# Mot du président

par Richard Boudrias



Les oenophiles savent que 1989 sera une très bonne année dans l'histoire du vin. L'appellation contrôlée V.E.A. en 1989 sera un millissime dont on se souviendra, à cause du grand cru de ses activités très populaires, du dynamisme de ses directeurs, de sa santé financière et, encore plus important, par la sincère camaraderie qui ne cesse de fermenter pour finalement, dans bien des cas, se distiller en une profonde amitié.

En effet, l'amitié, c'est la force de notre club, depuis quinze ans déjà... Le V.E.A. vieillit très bien dans sa maturité pleine de vigueur.

Une cinquantaine de personnes se présentaient au dîner annuel qui, encore cette année, a eu lieu au United Services Club. Des prix de présence, des plaques d'appréciation et des médailles attendaient les membres et leurs conjoints. Le club a dû offrir le vin pendant toute la soirée de façon à éponger de gênants profits accumulés.

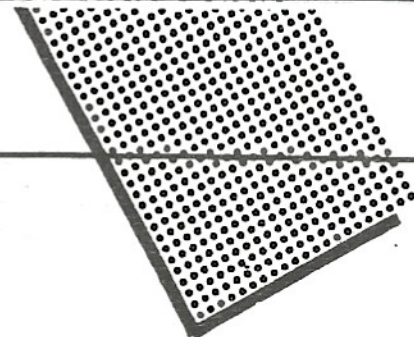
Roger Hamel nous proposa sa carte d'activités pour 1990, tandis que Jack Keery nous débita un bilan des plus reluisants; Tom Merson décerna les plaques méritées par les compétiteurs gagnants du Rallye Bénéfice, du Gymkhana et du Concours d'Elégance.

Votre humble serviteur a remis des plaques d'appréciation spéciale à Doli/Serge Boissonneault et à Vincent Prager en guise de remerciement pour leur hospitalité lors des activités qui se sont déroulées chez eux.

Afin d'encourager nos membres à voyager en voitures anciennes, "l'Ordre des grands voyageurs" vit le jour et, par conséquence, une médaille fut frappée à cet effet.

Les critères d'acceptation sont simples: rouler plus de deux milles kilomètres en voiture ancienne durant l'année. La consigne est simple: communiquer votre voyage, avec ou sans photo, au président; c'est un système d'honneur.

La remise des médailles aura lieu lors du dîner annuel. Les gagnants des années précédentes seront priés de bien vouloir porter leurs médailles lors de cette soirée.



# A Word From The President

by Richard Boudrias

Oenophiles around the world know that 1989 will become a vintage year in the history of wine. "L'appellation" V.E.A. will become a great one that we will not forget.

All this because of the super and very popular activities, the resourcefulness of its directors, its financial health and above all, the sincere "camaraderie" that never ceases to ferment and, in many cases, distills into a deep friendship.

Indeed, friendship is the driving force of our beloved club already fifteen years old... the V.E.A. matures very well.


About fifty people were at our annual general assembly dinner that, again this year, took place at the United Services Club. Door prizes, appreciation plaques, medals and a warm and yet dignified atmosphere greeted the members and their partners. In order to offset a rather embarrassing profit, the V.E.A. imposed the wine for the evening.

Roger Hamel proposed the activity list for 1990. Then, Jack Keery entertained us with a praiseworthy balance sheet. Tom Merson awarded the well-deserved plaques to the winning competitors of the Benefit Rally, the Gymkhana and the "Concours d'Elegance".

Your humble servant remitted appreciation plaques to Doli and Serge Boissonneault and to Vincent Prager for their hospitality in last year's activities.

As an incentive to our members to use their vintage cars on trips, a medal was created: "L'Ordre des grands voyageurs" saw the light of day and a medal was stamped.

All you have to do to become a member of this prestigious order is to use your vintage automobile for a minimum of two thousand kilometers, communicate the information on this trip, with or without a photograph. The medals will be awarded at our Annual General Assembly. The winners of previous years will be asked to wear their medals at the annual dinners.

 **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**



# Financial Statements of VEA

## for the year ended December 31, 1989

### Statement of Revenue and Expense

#### for the Year ended December 31, 1989

#### REVENUE

|                          | <u>1989</u> | <u>1988</u> |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Annual Membership Dues   | \$ 2790.00  | \$ 2310.00  |
| Club Badges              | 180.00      | 135.00      |
| Activities and Events    | 1582.00     | 2122.50     |
| Interest Income (Note 1) | 370.56      | 303.69      |
| Advertising              | 420.00      | 420.00      |
| Miscellaneous            | 20.00       | 20.00       |
|                          | -----       | -----       |
|                          | 5362.56     | 5311.19     |

#### EXPENSES

|                              |            |            |
|------------------------------|------------|------------|
| Activities and Events        | 1822.52    | 2471.05    |
| Administration               | 933.50     | 381.16     |
| Autosiaste/Bulletins         | 1284.00    | 1302.36    |
| Club Badges                  | 120.00     | 90.00      |
| Miscellaneous                | 150.00     | 206.80     |
|                              | -----      | -----      |
|                              | 4310.02    | 4451.37    |
| <br>                         |            |            |
| Excess, Revenue over Expense | 1052.54    | 859.82     |
| <br>                         |            |            |
| Surplus, beginning of Year   | 6282.17    | 5422.35    |
|                              | -----      | -----      |
| <br>                         |            |            |
| Surplus, end of Year         | \$ 7334.71 | \$ 6282.17 |

---

*Paul Dorval*  
*Notaire - Notary*

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

TÉL.: 465-2510

VOITURES EUROPEENNES D'AUTREFOIS

VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE

Balance Sheet as at  
December 31, 1989

ASSETS

|                                                             | <u>1989</u>  | <u>1988</u>  |
|-------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Cash                                                        | \$ 2759.12   | \$ 5077.71   |
| Accounts Receivable (Note 2)                                | 690.00       | 360.00       |
| Guaranteed Investment Certificate<br>(Maturing May 1, 1990) | 3000.00      | -            |
| Accrued Interest Receivable                                 | 205.59       | 44.46        |
| Club Badges Inventory (68 @ \$10.00)                        | 680.00       | 800.00       |
|                                                             | <u>-----</u> | <u>-----</u> |
|                                                             | \$ 7334.71   | \$ 6282.17   |
|                                                             | <u>=====</u> | <u>=====</u> |

LIABILITIES AND SURPLUS

|         |              |              |
|---------|--------------|--------------|
| Surplus | \$ 7334.71   | \$ 6282.17   |
|         | <u>-----</u> | <u>-----</u> |
|         | \$ 7334.71   | \$ 6282.17   |

\*\*\*\*\*

Notes to Financial Statements

for the year ended December 31, 1989

1. Interest Income

The amount includes a sum of \$ 205.59 of accrued interest income on the Guaranteed Investment Certificate for the period May/December 1989, payable on April 30, 1990.

2. Accounts Receivable

The amount includes a sum of \$ 690.00 of accrued receivable revenue from L'Autosiate advertisers for advertising provided in 1988 and 1989, but not yet paid.



*Roger Hamel, fier de nous présenter  
calendrier d'activités pour 1990.*



*"... venez voir Claude et Ricardo  
ce que Daniel a vu à Rétromobile."*



*Bernard Bellavance demandant à  
Serge Boissonneault où il a  
acheté sa belle cravate.*



*"Make mine leaded" says Jack Keery;  
"Diet regular for me" added Bob Forest.*





*Tom Merson awarding a plaque to madame la présidente...*



*Citroënistes avant tout mais en vin.*



*MG ou Healey, on cause Lucas ou S.U.*



*Bob Shelso devinant qui était sa voisine.*

# Récipiendaires de la médaille de l'ordre des grands voyageurs 1990

Doli Bolulo  
Serge Boissonneault

Voyage en Floride en  
Renault 4 "Plein air"

Paul Dorval

Plusieurs voyages:  
Rhode Island,  
Kingston,  
Massachusetts, etc.  
ceci en Rolls 1934

Gregory C Lowe



Louise et  
Richard Boudrias

Lac-St-Jean  
Charlevoix, Québec

Helen et  
Bob Forest

Montréal, Niagara  
Gaspé

Bob Shelso

Virginia Beach  
Shenandoah Valley,  
etc. 2000 milles et plus

*Bienvenue aux nouveaux membres  
Welcome to our new members*

Bruce Anderson,  
*Bissera*

Aston Marton DB21950  
Jaguar XK140 DHC 1957

Peter Bigney

Austin Healey

Mario Boies

Hillman Minx 1956  
Hillman Minx 1954  
Humber SuperSnipe 1959  
Austin Cambrige 1962  
Sumbeam Minx 1966

Robert Boisvert

Triumph TR7 1981  
Sumbeam Tiger 1966

Harvey Bookman, *Charlene*

MGA 1958

Jean-Guy Boucher

Citroën 11 BL 1955  
Citroën Dyane 1971

Yves Carbonneau

MGB 1979  
MGB 1980

Yvan Courtemanche

MGB 1979

Bernard Dion

Renault Dauphine 1956

Denis Germain, *Nicole*

MG TD 1952

Michel Ladouceur  
*Sylvie*

Jaguar E Type 1973

Richard Milot

MG BGT 1972

Pierre Perluggi  
*Diane*

Austin-Healey BJ8 1965

Bernard &  
Alexandre Provost

VW Beetle 1976  
MGB 1978

Nick Raschella, *Nicole*

MG TD 1953

Michel Roy

MG TD 1953

Harold Seltzer  
*Sandra*

Austin-Healey BJ8 1966

François Venne  
*Line*

MGA 1956  
Opel GT 1971

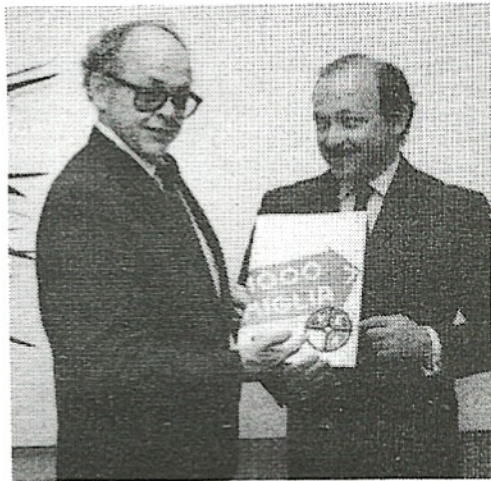
Don Wayne

MG TA 1938

# Mille Miglia V.E.A.

par Richard Boudrias

1000  
MIGLIA >



Marc Bourgeois    Andrea Marani  
Scuderia Canit

## MILLE MIGLIA V. E. A.

La soixante-troisième édition du Mille Miglia organisée par le Club d'Automobile de Brescia et par le Ministère du Tourisme, Spectacles et Sport italien aura lieu du 17 au 20 mai. Celle-ci sera réservée uniquement aux voitures sportives de compétition construites entre les années 1927 et 1957. Ces années étaient celles de la rencontre traditionnelle de voitures de touristes et dont les participants ont eu un rôle significatif dans l'histoire technique de la compétition automobile populaire.

Au-dessus de 300 voitures, représentant 5 continents et 25 nations avec la majorité d'équipages américain et italien, participeront à cette course qui est la plus fabuleuse d'Italie depuis 1982, et dont le parcours se fera entre Brescia-Rome-Brescia.

Exceptionnellement, cette année, au milieu de ces monstres sacrés, une équipe québécoise s'intercalera dans cette course légendaire. En effet, notre directeur, Marc Bourgeois, sera au poste de navigation de la sympathique Renault 4 chevaux 1952, pilotée par son ami trans-alpin, Andrea Marrani.

Daniel Noiseux et Jack Keery seront prêts à toutes éventualités dans la voiture de chasse, tandis que Gilles Desroches, Lorraine et moi-même, avec votre permission, vous représenterons en criant des slogans d'encouragement lorsque la petite grenouille bleue bondira de la rampe de départ.

La participation d'un des nôtres à cette compétition de grand prestige est l'exemple incontestable de la contagion de l'enthousiasme au sein du V.E.A. On se souviendra du diaporama présenté sur ce sujet par Jamie Brown lors de notre dégustation de vins et fromages chez Corby en 1987... Et bien, c'est là où tout a commencé, et une tentative l'an dernier, et voilà qu'en 1990, la plaque du V.E.A. sillonnera la montagne lombarde.

Bonne chance à Marc et Andrea!!

# Rétrospective du club MG-T

## depuis sa fondation en 1977 à ce jour

par Terry Ratycz



LE CLUB SPORTIF MG-T QUÉBEC inc.

Québec, le 29 décembre 1977.

Enfin!

Un vrai Club de MGs au Québec!

Ce Club veut regrouper tous les propriétaires de nos belles MG de la série "T"...

Notre but principal est de s'entraider en partageant nos connaissances, notre information en vue de restaurer ou d'entretenir nos voitures.

Nous avons l'intention de vous offrir le plus de services possible; échange de pièces, réseau routier d'urgence, petit journal, rencontres, concours d'élégance, bottin, etc.

Nous t'invitons donc à te joindre à nous, en remplissant la formule accompagnant cette lettre.

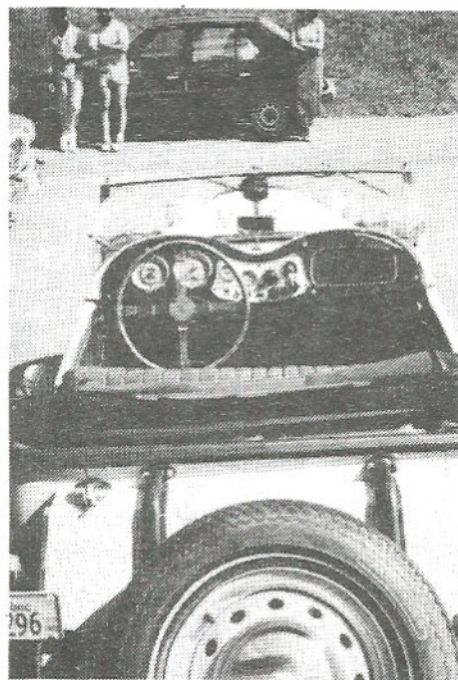
Nous sommes incorporés, suivant la troisième partie de la Loi des compagnies de la Province de Québec. Notre année fiscale s'étendra du 1er mai au 30 avril. Donc si tu te joins à nous maintenant ta cotisation de \$25.00 sera valide jusqu'à la fin d'avril 1979.

Fait nous parvenir ton chèque à l'ordre du Club Sportif MG-T Québec inc. 526, 27ième rue, Charny, G6W 5L7.

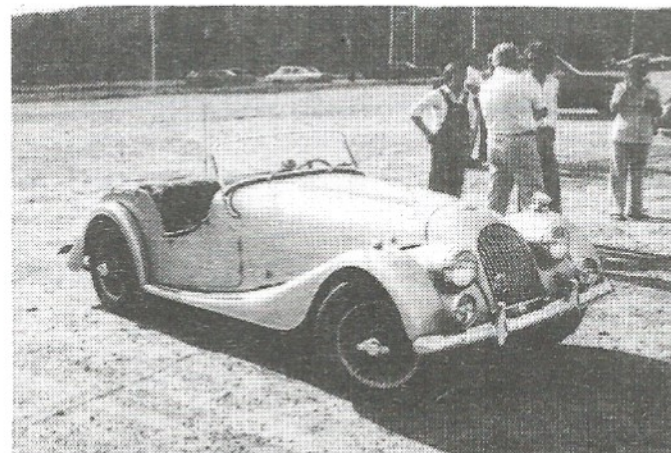
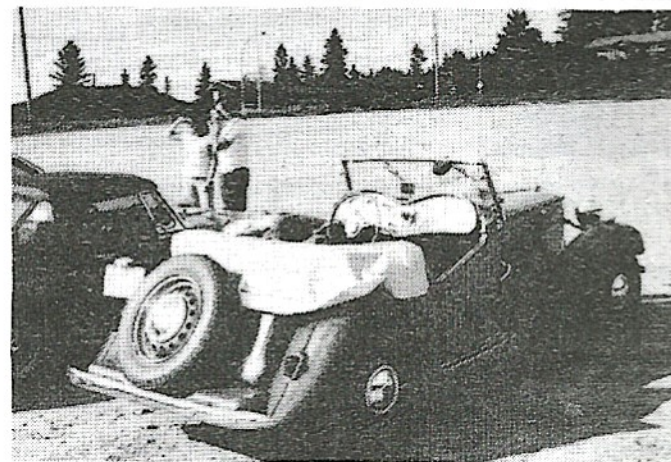
Si tu désires d'autres renseignements n'hésite pas à nous contacter:

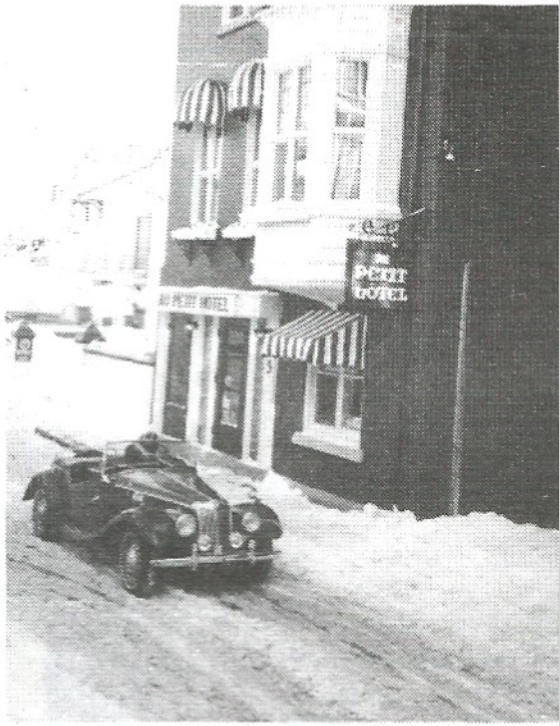
|              |                 |                 |                     |                     |
|--------------|-----------------|-----------------|---------------------|---------------------|
| (Sherbrooke) | Yvan L. Bureau  | Président       | Rés: (819) 562-3379 | Bur: (819) 562-3839 |
| (Montréal)   | Pierre Danis    | Vice-président  | (514) 279-5554      | (514) 873-3367      |
| (Québec)     | Pierre P. Doyle | Secrétaire tré. | (418) 832-0853      | (418) 643-4426      |

Pierre P. Doyle  
Secrétaire trésorier

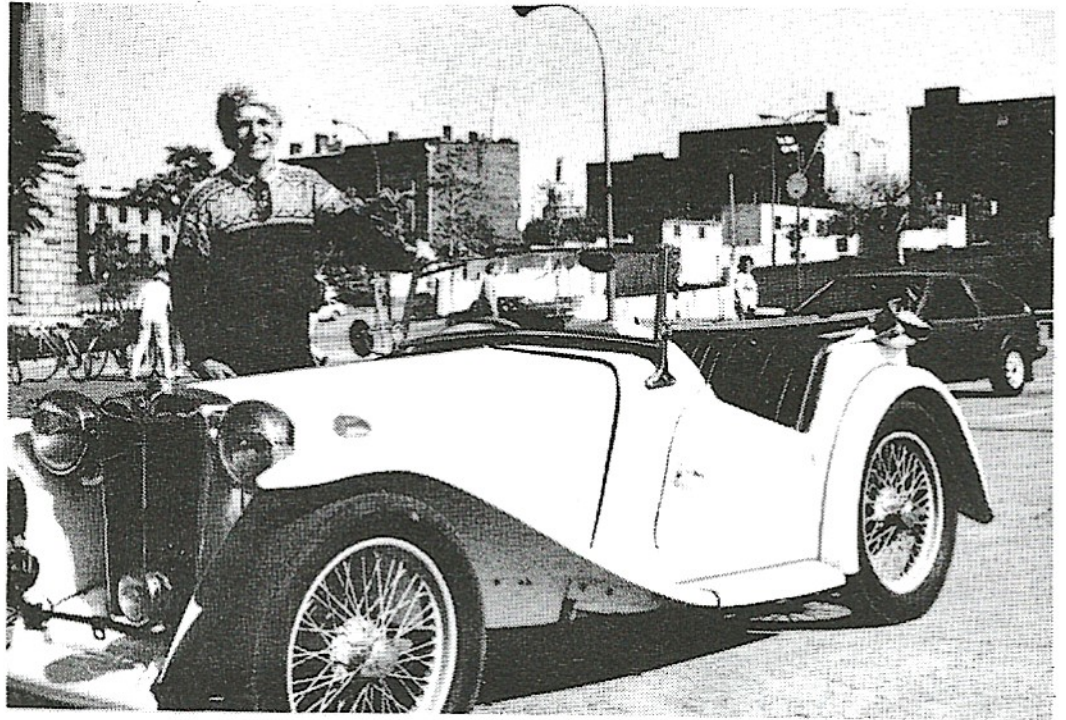


Meeting Beauport Qc  
1980





*Régent Simard  
Janvier 1987*



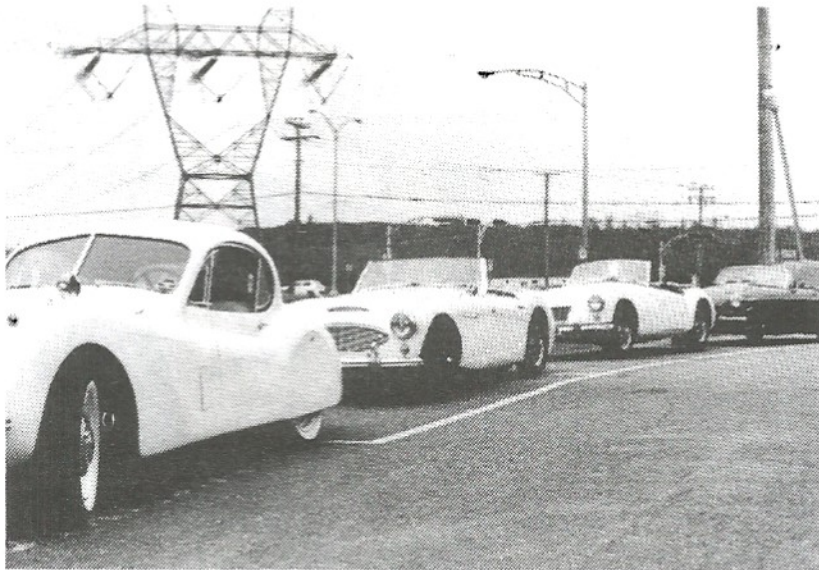
*Don Way  
Vieux Montréal*



*Réunion des directeurs*



*Rallye à pied  
Québec*





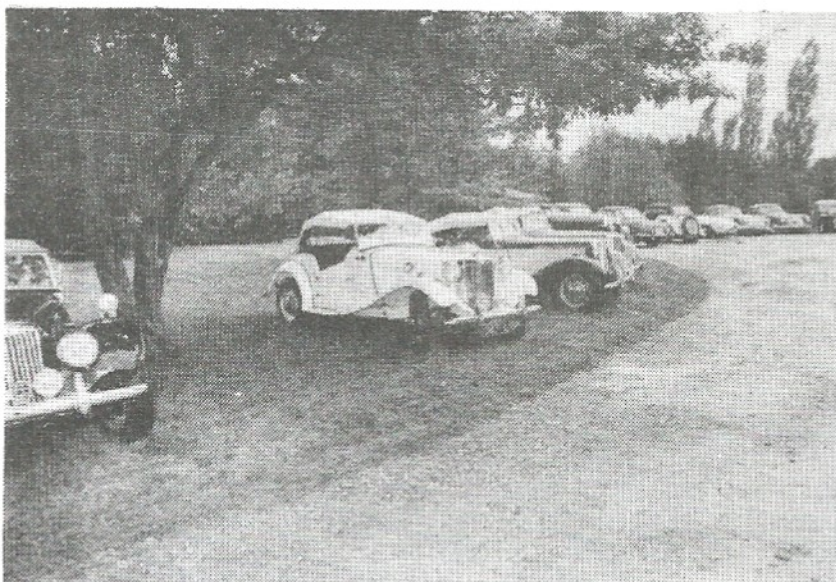
Party chez Phil Chartrand



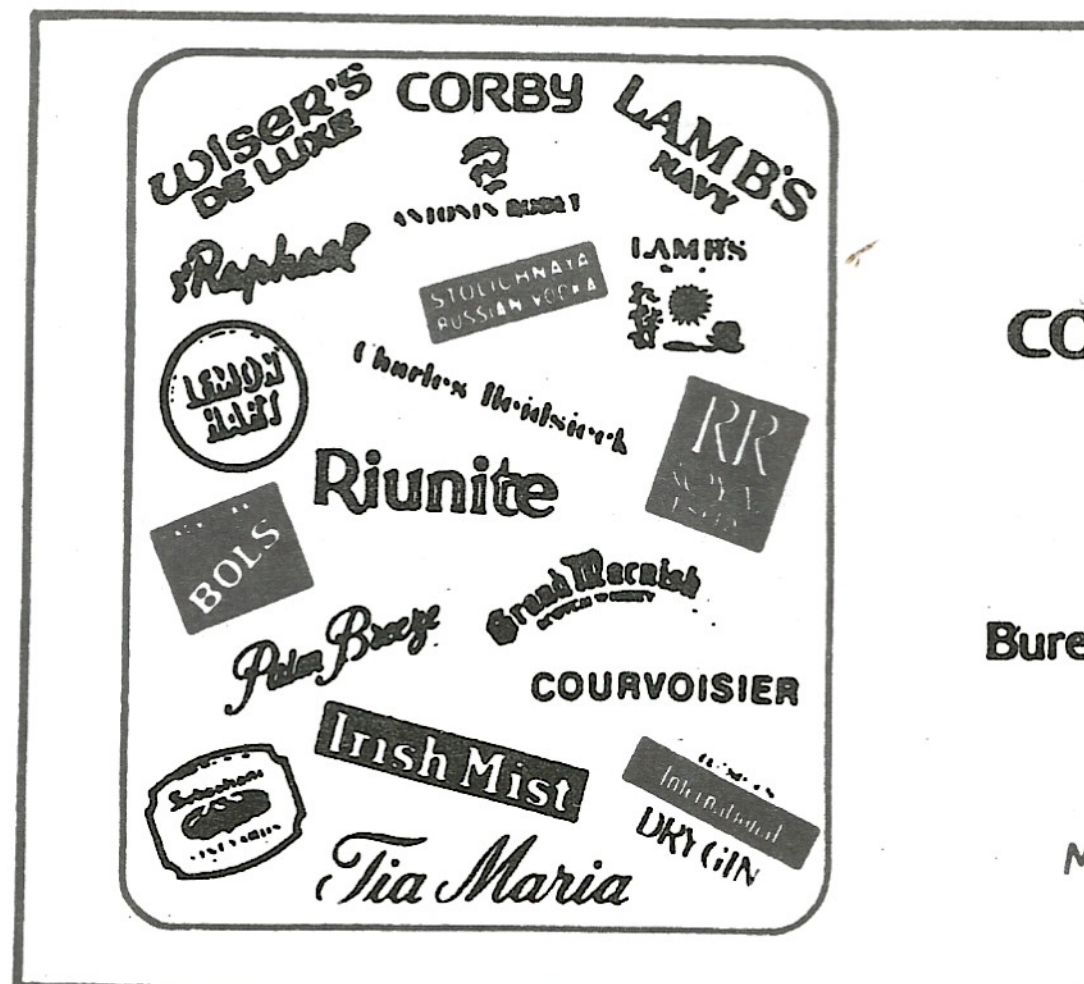
Louis, Pat, Andy  
Août 1988

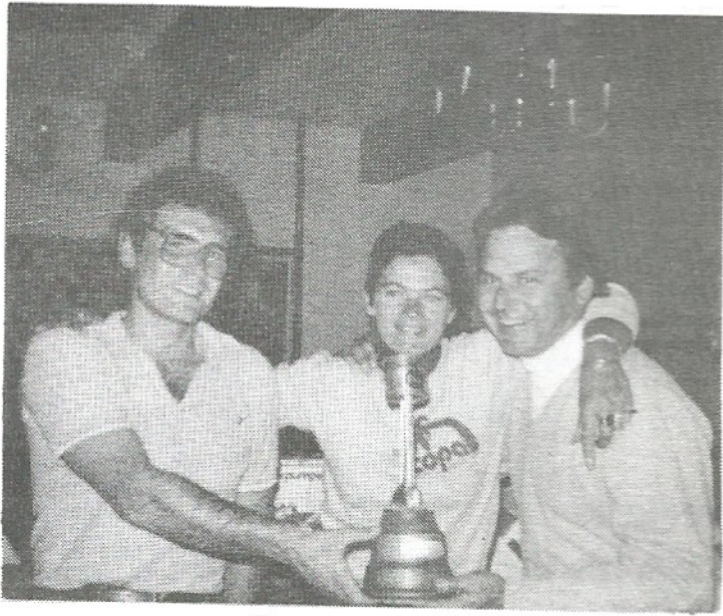


New England "Clambake"  
1988  
"T" Party à Nashua, New Hamshire

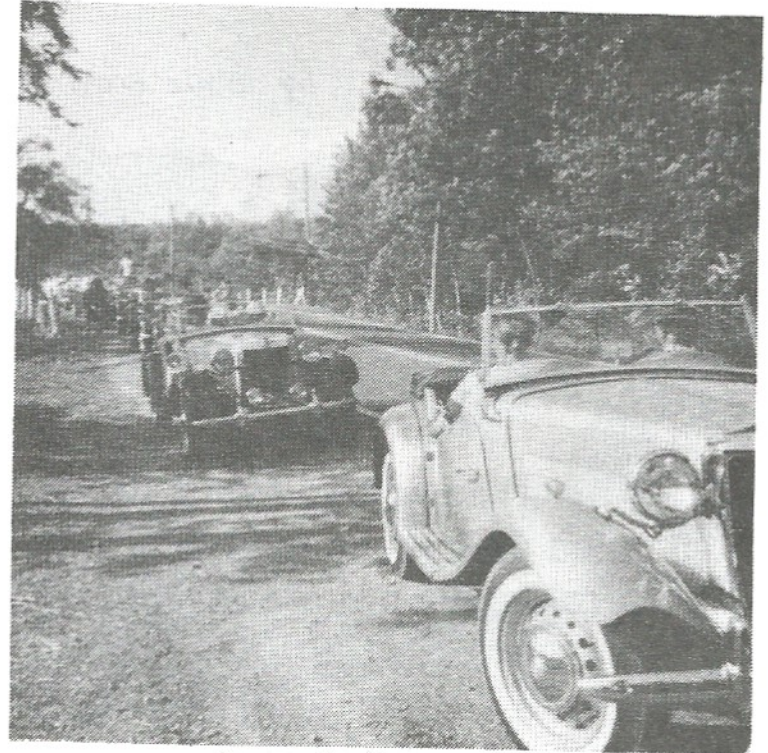


Meeting chez Yvan Bureau  
Septembre 1988  
Americana





*Terry et Bob  
Bromont 1982*



*Roger Lachance 1<sup>er</sup>  
Régent Simard 2<sup>e</sup>  
Août 1983*



*Septembre 1984*



*Gerry et Pierre  
1984*

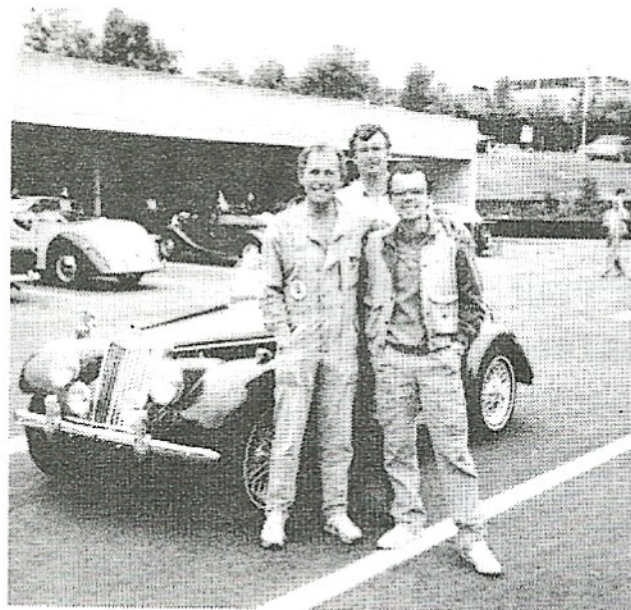


**RBY/WISER'S**

**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



*Toronto 1986*



*"Party"  
Décembre 1986*



# Yes, but is it really worth it?

---

by Jamie Brown

"For Sale: Jaguar XKE convertible. Near mint condition. Sacrifice, \$30,000"

The ad had every BMW and Saab Turbo convertible driver in Montreal lined up outside the owner's door. And I stood there with the other prospective buyers, staring at the E-Type, the crumpled ad in my hand. The car was a junker. It wasn't even a Series One with the faired-in headlights. Engine a mess. Interior rotted. Spokes loose in the wheels, rear end kinda crooked, and the body work? - It rippled so much it'd probably wave to you when it went by.

"Go for it," someone said to the guy standing beside me. "It's a great investment."

I started sadly away. An investment? Get serious. That's the sort of thing you tell your wife, maybe. But an investment in a car? Just ask all those guys who bought Bricklins or Deloreans or even new Ferrari Testarossas for that matter how they feel about automotive high finance these days.

There are only four reasons for a real enthusiast to buy a car:

- Because it looks great and goes fast
- Because it has honest craftsmanship or design
- Because it's interesting
- Because you just have to have it.

But as an investment? - Have I got some swamp land in Florida for you!!

Unfortunately, all those guys with cash in their hands and nothing apparently to do with it are causing serious enthusiasts a problem. They've driven the prices of most reasonable cars out of most reasonable people's grasp. That's made it time to look at any car that you want to buy in the cold clear light of day and ask yourself, is it really worth it? If you want to buy an E-Type because it goes fast, are you really not better off buying any one of a dozen modern hatchbacks with a full guarantee for under \$20,000 that will eat it for breakfast? And if you have to pay \$30,000 for that E-Type, then tear it completely apart, throw away about two thirds of it, and then spend maybe another fifty getting back together, does it really reflect \$80,000 worth of investment?



For the serious enthusiast, I propose four solutions:

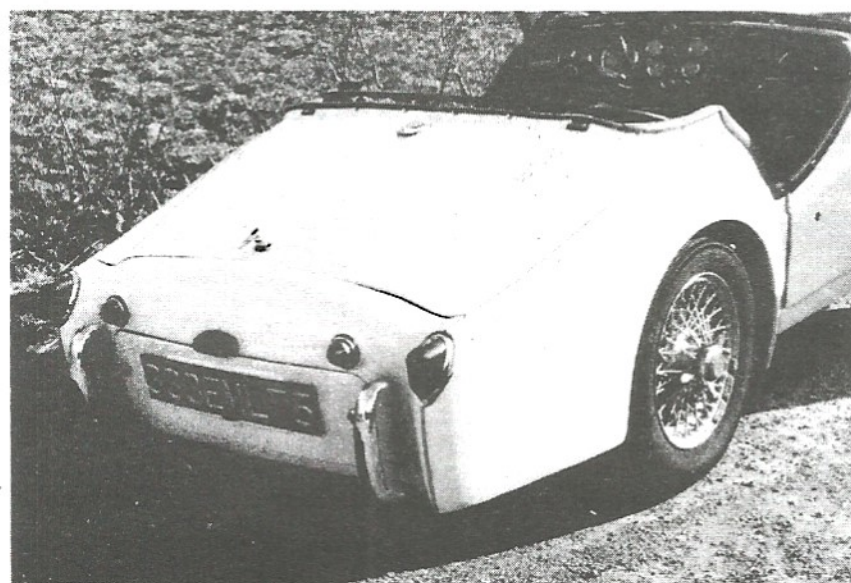
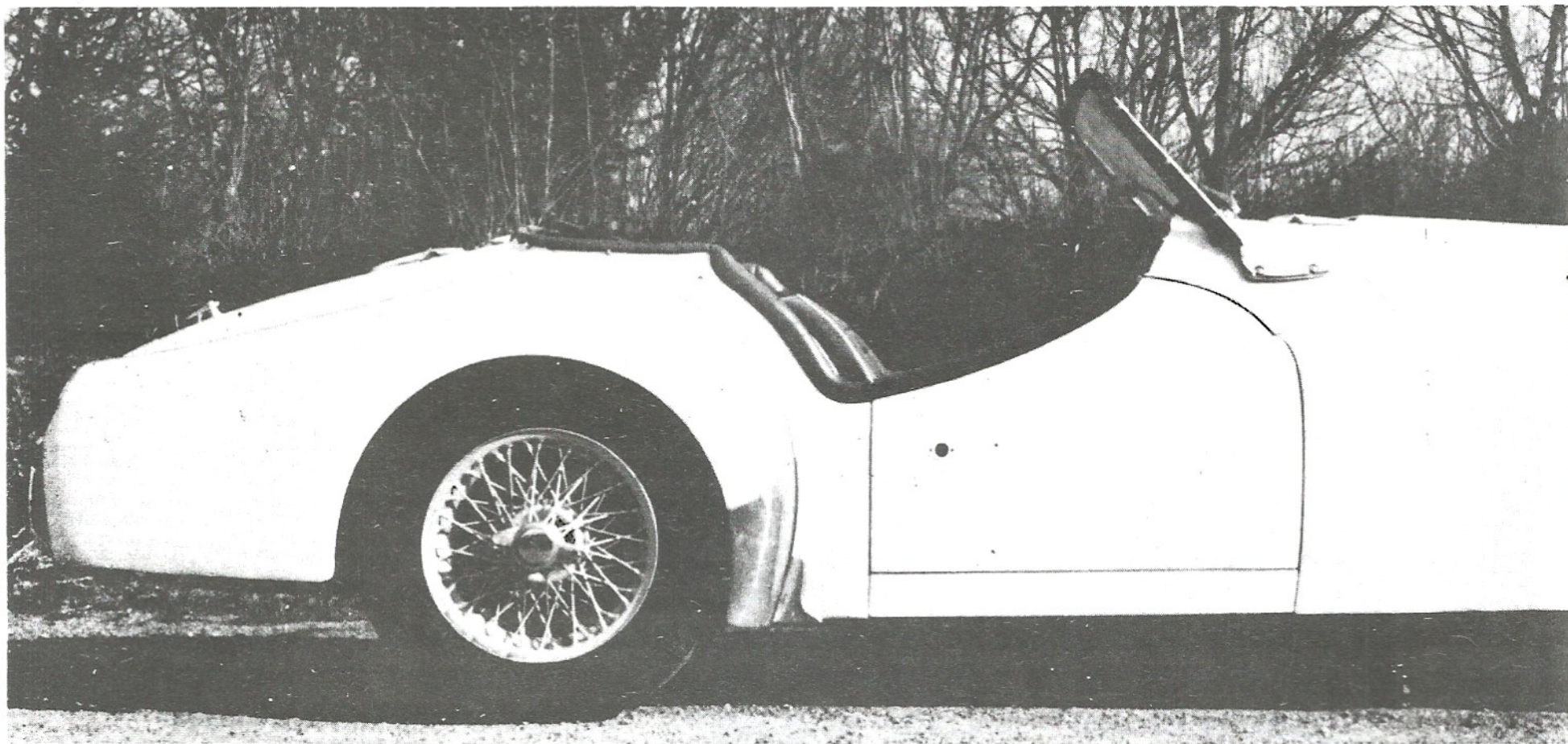
1. Buy a more modern European car. Two weeks ago in L.A. I saw more Porsche 928s, Porsche 911 Targas, and Maserati Bi-Turbos for around \$10,000 U.S. than you could shake a stick at.

2. Buy a motorcycle. The present looniness hasn't hit motorcycles yet as it has cars. In England, classic and vintage European bikes are already going for big dollars. The same trend is beginning to get under way in the States. In Quebec, if it isn't a Harley, it doesn't have much value. You can still buy a Norton Commando or BSA Rocket Three or even pre-war Triumph here for very little money indeed. Just don't think of it as an investment.

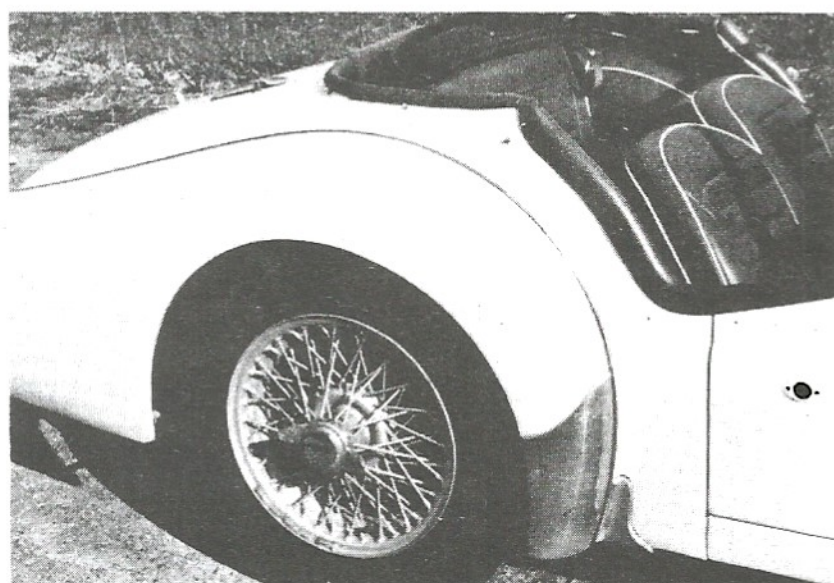
3. Buy American. - Bite my tongue! - Will I be drummed out of the club for saying this? The European collectors have caught on to American iron in a big way. Only, they're buying the wrong cars. I mean, really, can a '59 Cadillac really be worth anything other than as a statement of awfulness? The Europeans are missing out on some of the great ones. How about a '54 Lincoln Coupe? These are the cars that caused mayhem in the Carrera Panamericana, disgracing many a Porsche Carrera (as they were later called) as they barrelled across the spine of Mexico at 130 mph. Or maybe a '53 Hudson Hornet, the scourge of the stock car tracks, that humiliated the Big Three year after year, and could hold its own against most European cars in performance and cornering? These cars can still be bought for under \$10,000 and have looks, performance, racing history and character.

4. Buy pre war. Forget trying to buy the car you always wanted when you were seventeen. All those guys in the Saab Turbo convertibles were seventeen then, too. And all of them are willing to slap down \$250,000 for a 1971 Dino. I mean, really, which would you really have for interest and looks? A 1960's Ferrari 330GT 2+2 (a bloated, ugly, heavy Ferrari with too many headlights and too many seats) or 1939 Lagonda LG6 Rapide roadster for the same price? Or how about a 1962 Mercedes Benz 300SL roadster (not a bad car, admittedly) or for \$60,000 less a beautiful 1935 Bugatti Type 57 Ventoux? Those are the going comparisons. And if you want something fast, rare and interesting, take Phil Hill's advice: go pre-World War One. Those great big twelve litre Grand Prix cars with wooden artillery wheels have never gone up much in value, and you'd scare the daylights out of anyone you'd pass driving a Mazda Miata - as well as yourself. - And, by the way, you'd still be a happy fully-qualified member of the V.E.A!

# LA RESTAURAT



Malgré les efforts, il reste quelques approximations en carrosserie.



Les joncs chromés ont été rajoutés après peinture. Les sabots d'ailes de -



Le P resté in-

**L'**histoire de GDS, notre restaurateur du jour, commença par une énigmatique question d'amour : pour qui, au fond, poussait-il, au sortir du collège, le petit roadster bleu du surveillant désargenté qui roulait sur une batterie usée ? Pour les beaux yeux de la donzelle, pour les grands adieux de la ribambelle ou pour ce pion auquel seule l'Aura de la chance permettait de faire pousser les petits démons ?

La question resta sans réponse, mais cette Triumph s'encre dans la mémoire de notre futur fana, comme un immense clin d'œil aux supers-nanas.

Vingt ans après, quand son tour fut venu, et qu'il lui fut loisible de profiter de ces petits plaisirs et de s'enivrer de la vie décapotée, lorsqu'il vibra devant l'épave pourtant si pitoyable d'une TR3, était-ce pour cette petite gueule d'amour aux grands yeux de

grenouille, ou pour la quenouille d'une belle passagère encore étrangère sur les carreaux de l'échiquier ? Toujours est-il qu'il poussa le pion et prit la dame, s'engagea dans la restauration comme on fait sonner le clairon, sans savoir qu'il entraînait résolument dans une épreuve de fonds.

La « bonne affaire » s'intitulait : TR3, moteur refait, à finir de remonter, plus pièces neuves, plus lot de pièces d'occasion. Ah, la belle annonce ! Ah, le bon vendeur !

Les trois lots, dispersés un peu partout, furent négociés pour 25.000 F. Un beau tarif en vérité pour un stock de pièces disparates ; mais qu'importait finalement, les opportunités n'étaient pas si fréquentes, et déjà le spectre d'une petite TR blanche et frêle comme une danseuse en tutu embrumait l'esprit de notre compère.

Le jour dit, « l'affaire » et ses dépendances

furent chargées sur un camion et prirent le chemin du carrossier-motoriste élu pour le remontage.

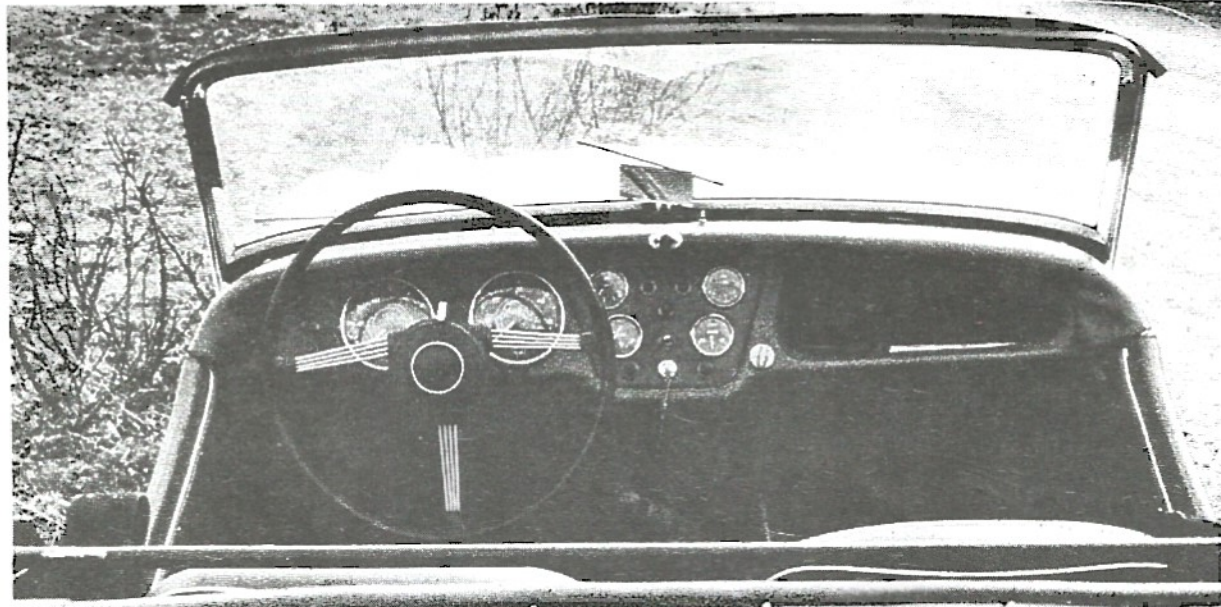
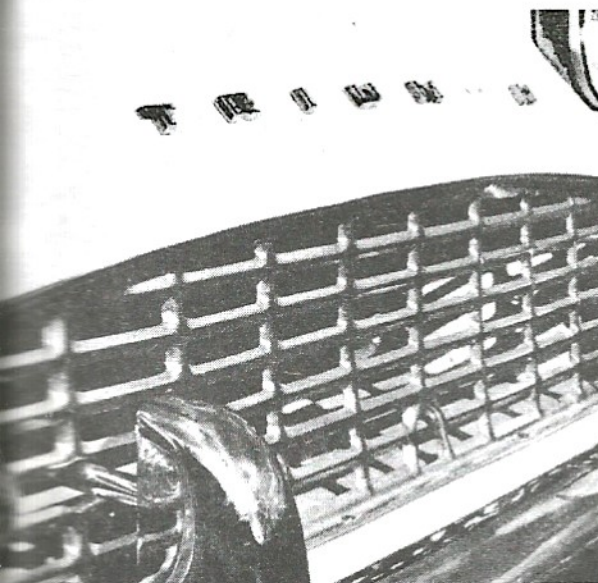
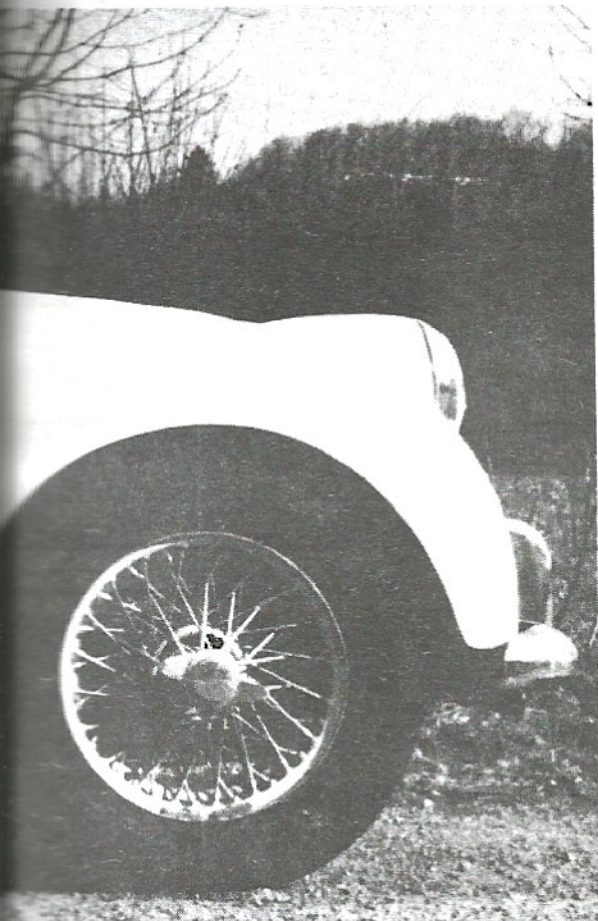
Devant la déconfiture évidente de ce dernier, qui vit débiller devant son garage un tas innommable et indescriptible d'éléments de tôlerie, de mécanique et d'un moteur à moitié remonté, notre GDS prit le parti raisonnable et énergique de louer un box où fut entassé tout le superflux.

## LA BIDOUILLE ET LA PANIQUE

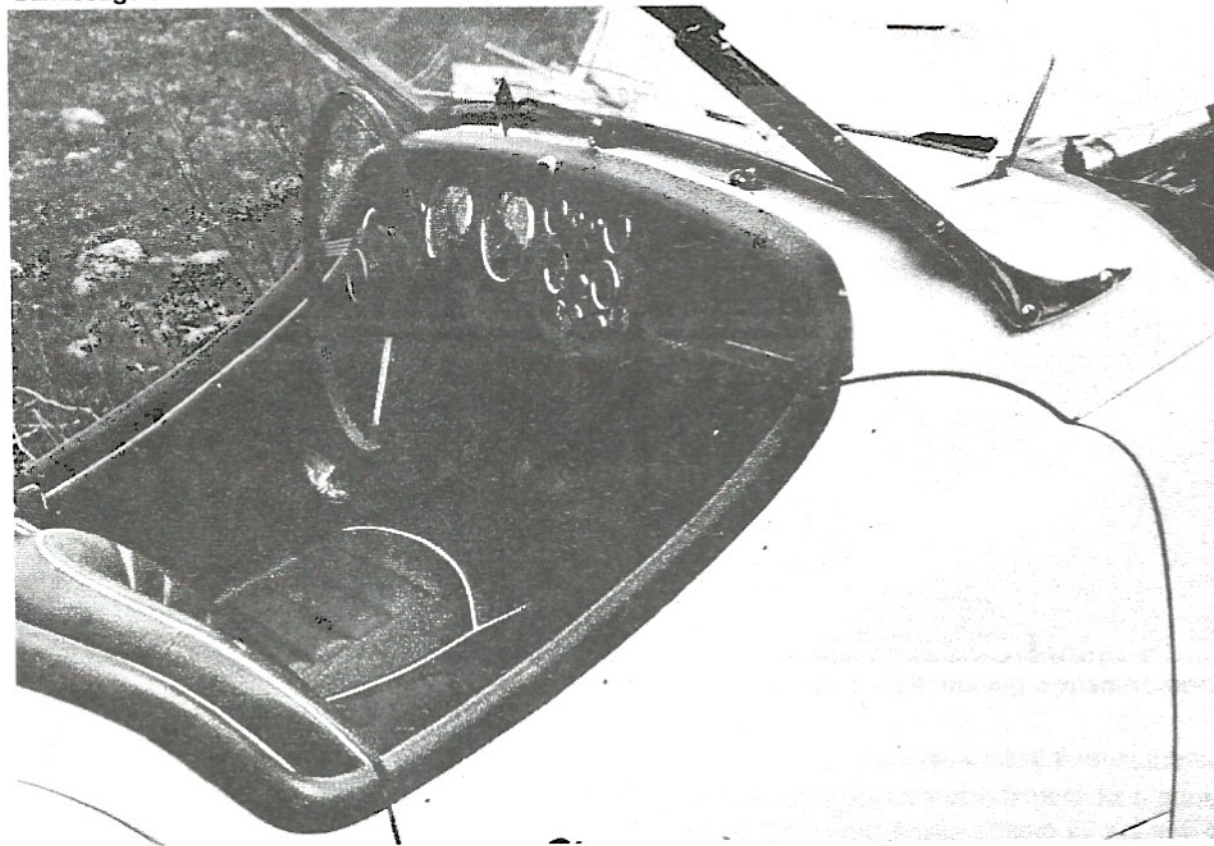
### Ou la triste réalité d'une restauration débutante

Devant la masse imposante de pièces diverses, voire en trop, une évidence s'imposa avec force : il n'y avait pas une TR3 dans le

# ON D'UNE TR 3



Garnissage du tableau de bord en finition.



Le collage du bourrelet d'habitacle : un amusement fou.

box, il y en avait plusieurs ; merci Monsieur le vendeur.

Mais chose plus grave : il n'y en avait pas une de complète et loin de là. Il manquait des pièces au puzzle, ce qui modifiait sérieusement les données du contrat.

Le carrossier s'enferma dans l'attitude plaintive et désespérée du cocker qui va prendre un coup de pied avant de mordre, laissant présumer de l'avenir incertain du cours des travaux. Ce qui devait arriver arriva : l'assemblage fut beaucoup plus long, beaucoup plus fastidieux, et donc plus cher tout en restant inachevé. Le pauvre n'y était pas pour grand-chose, car il s'attaquait à un ensemble bidouillé et fort malsain, comme nous le verrons plus loin. Mais il aurait dû le savoir, puisqu'il avait, lors de la transaction, opiné du bonnet sur l'opportunité de l'achat.

Notre GDS, quant à lui, avait bien remarqué le manque d'enthousiasme de son carrossier-garagiste, mais d'un naturel optimiste et prisonnier des charmes du sympathique roadster, il couvrit le problème d'un voile immaculé aussi bleu que la ligne des Vosges. Toutefois, au cours des quelque 300 heures de travail qui furent nécessaires pour mener à bien le remontage de la mécanique et de la caisse, il eut le plaisir de constater et de chiffrer le coût du remplacement des pièces manquantes : charnières de capot, de coffre, entourage de pare-brise, pare-brise, joints, cadrans, boutons, poignées, badge, monogramme, calandre, phares, clignotants, etc, etc. Le coût de ces pièces, cumulé avec celui des pièces mécaniques usées, s'avéra être un véritable gouffre, et dépassa celui de la carrosserie, tôlerie, peinture. L'arc-en-ciel devint pâle blême.

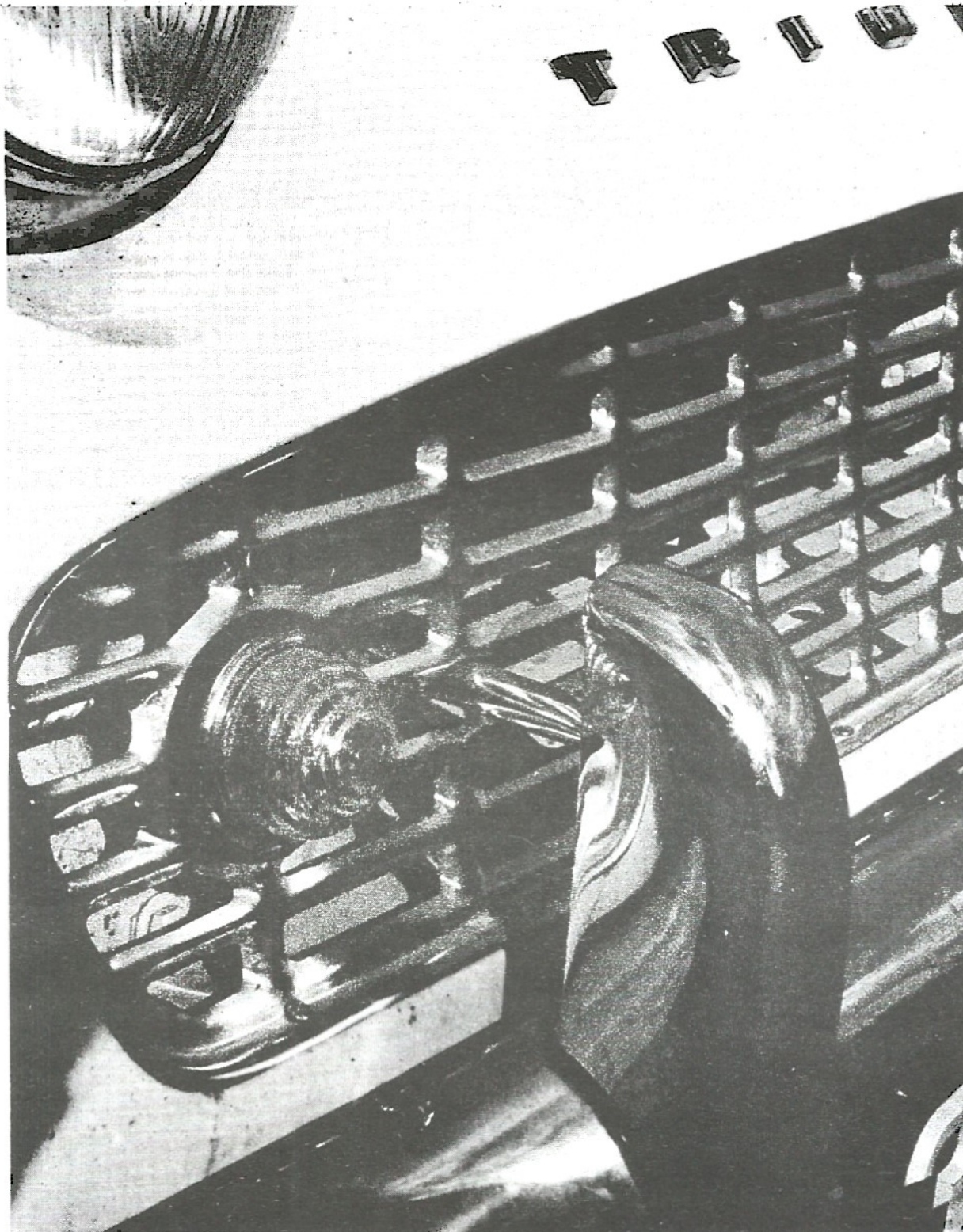
## UNE CERTITUDE : LA MECANIQUE

Face à toutes ces incertitudes et à la peur panique de l'infini qu'il soit géométrique ou arithmétique, une certitude existait cependant : le moteur.

La restauration de celui-ci avait été entreprise avant l'achat. Un rapide contrôle révéla que le bas-moteur avait été bel et bien refait avec des éléments neufs : pistons, segments, coussinets. Et les traces écrites de rectification et de réalésage, laissaient présumer du sérieux de l'opération.

Tout ce qui était fait ne restant plus à faire, on entreprit l'assemblage de la culasse.

Après rectification, elle fut remontée avec des éléments neufs : tiges, soupapes, chaîne de distribution, tendeur, plus un joint



Calandre neuve, clignotant neuf, phare neuf, pare-choc rechromé : une finition coûteuse.

de culasse et le tour était joué.

Disque et butée d'embrayage neufs, coup d'œil sur la boîte, silent-blocs de support moteur neufs et le groupe reprit sa place sur un châssis sablé et peint par les soins du démonteur-vendeur.

A cet ensemble déjà conséquent, on adjoint un radiateur refait, un échappement importé neuf de Grande-Bretagne, pour la somme fabuleuse de 350 F TTC ! des amortisseurs avant neufs et des amortisseurs arrière et à bras refaits neufs en échange standard.

Sur la liste des pièces neuves, il faut encore noter : les rotules, les silents-blocs et un moyeu.

Tout le système de freinage fut repris en neuf : canalisations cuivre, maître-cylindre, cylindres ; disques et tambours rectifiés ; garnitures et plaquettes neuves, of course.

Bref, on ne lésina pas sur le neuf. Et pourtant...

## UNE MALADIE : LA CARROSSERIE

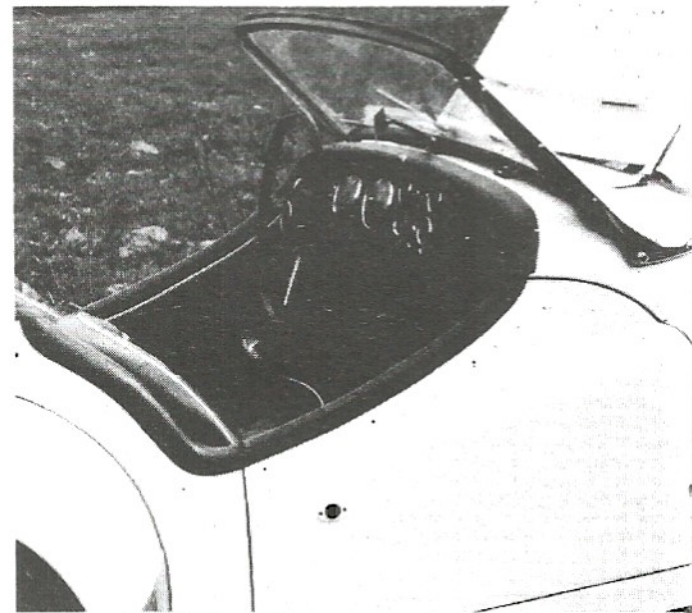
Sans être pour autant pourrie, la carrosserie

était atteinte d'une grave maladie : la difformité.

Des générations successives de sportifs du volant et du carton avaient conduit la TR chez des carrossiers habiles du marteau à repousser, qui d'un poc ou d'un beurre arrivent toujours à remodeler un arrondi dans l'esprit.

Tant et si bien que les ailes avant étaient aussi rondes dans le sens transversal que dans le sens longitudinal, que les phares avaient avancé de quelques bons centimètres et que le masque avant était bombé comme un ballon de rugby. Les capots fermaient à coup de pied. Les bas de caisse et les planchers rappelaient la dentelle de Calais. Ceux-ci, (bas de caisse et planchers) furent remplacés en neuf, avec des éléments trouvés dans l'inventaire du lot, témoignant des intentions profondes mais inachevées du vendeur.

Les ailes subirent martelage et planage afin de leur redonner une tombée un peu droite, en accord avec les flancs. Et le masque avant subit l'épreuve de 160 rétreints pour lui faire perdre son aspect de bouledogue et lui rendre une agressivité plus tendue vers la route. Les rétreints consistent à chauffer au chalumeau



En avant le 2 l Triumph.



La technique du rétreint ou point de chauffe : un art bien

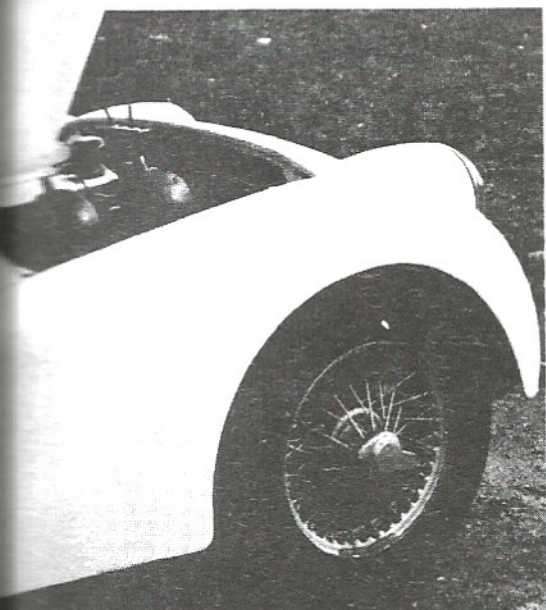
par points successifs les tôles étirées par martellement, de façon à ce que, en se refroidissant, le métal se rétracte.

Technique délicate qui nécessite une maîtrise incontestable du chalumeau, et une vision claire du résultat à obtenir. Après ponçage, la caisse fut peinte en blanc.

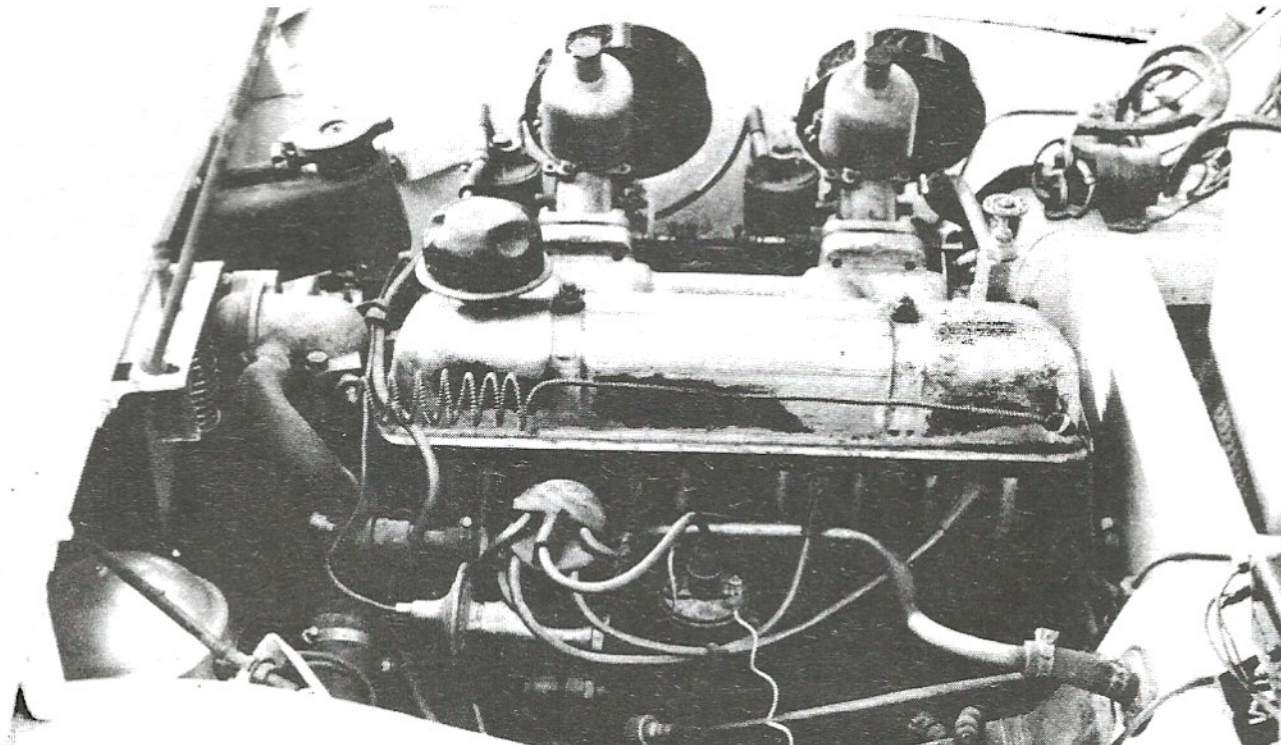
## LES GRANDES REPRISES : GARNITURES ET FINITIONS

Arrivée à ce stade de restauration, déjà bien avancée, remarquons-le, la TR3 changea de mains et d'adresse. La lassitude étant mère de pas mal de vices et surtout de boutons, on installa une solide caisse pour asseoir un chauffeur, on bricola une installation électrique pour pouvoir démarrer et clignoter et l'on prit la route.

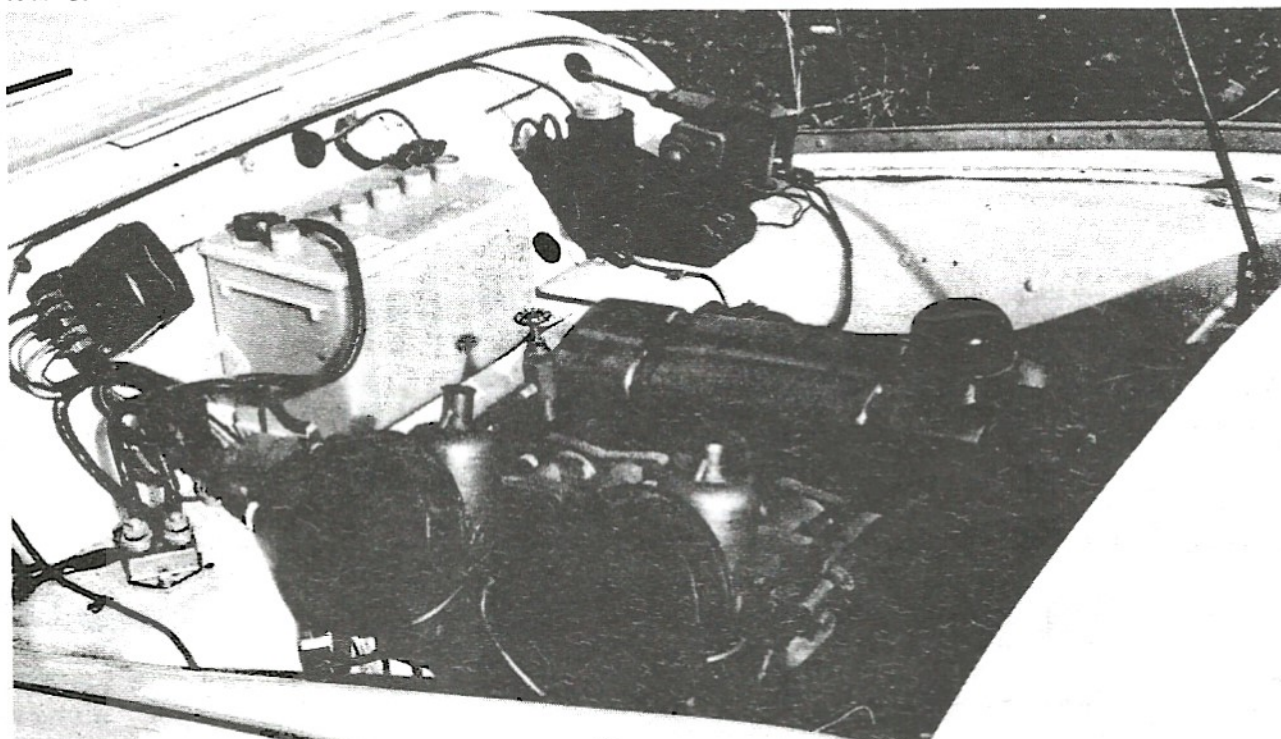
Le périif parisien fut le témoin idéal pour la première panne : carburation débordante. Avec les 5 SU trouvés dans les caisses, on avait pu



difficile à maîtriser.



Du côté moteur, le classicisme anglais à l'état pur : 4 cylindres culbutés, 2 SU, une bobine, un radiateur et ça tourne.



Un compartiment moteur simple, clair et bien gai.

en reconstituer 2, mais de toute évidence, imparfaitement. Premier détail à revoir. Le hasard d'une bretelle permit cependant de redémarrer et d'atteindre sans encombre le nouveau garage.

En celui-ci fut entrepris un câblage primaire et secondaire, la remise en état de la dynamo et du démarreur, le contrôle de l'étanchéité de la carburation et de l'efficacité du freinage.

Puis on s'aventura dans le dédale des finitions, en commençant par ce qui manquait le plus : à savoir les sièges et leurs housses, les garnitures et les moquettes. L'ensemble fut commandé directement en Angleterre, chez un spécialiste de la question, en bleu clair, ourlé blanc, sous les conseils d'un ami éclairé qui cherchait par là-même à recréer une originalité parfaitement d'origine.

La livraison se fit attendre deux bons mois, pour constater avec horreur que rien ne collait, que les moquettes étaient trop petites, et que les housses s'adaptèrent fort mal aux sièges existants. Bref, 350 livres d'insatisfaction qu'il fallut faire reprendre par un sellier proche.

Fort de l'expérience, et des délais, la capote PVC, fut achetée à Paris, les joints et les pare-brise (2 car le premier se fit bêtement coincé dans un coffre) en Champagne, les boutons de tableau de bord aux Etats-Unis, car introuvables ailleurs.

Le collage des garnitures et du bourrelet de caisse, apanage des vrais roadsters, ne se fit pas sans mal, quant à l'ajustage des sabots d'ailes, il prit un temps bête.

Mais tout cela n'était rien comparativement à la première aile maladroitement froissée au fond d'un parking, qu'il fallut instantanément redresser et repeindre, sous peine de perdre sa santé, sa vitalité, sa bonne amie et sa joie dans une crise aigue d'apoplexie noire.

Soyez sans crainte, le lendemain, il n'en paraissait plus rien. Tout juste quelques petits joints à terminer de coller...

Texte et photos  
Daniel PREST

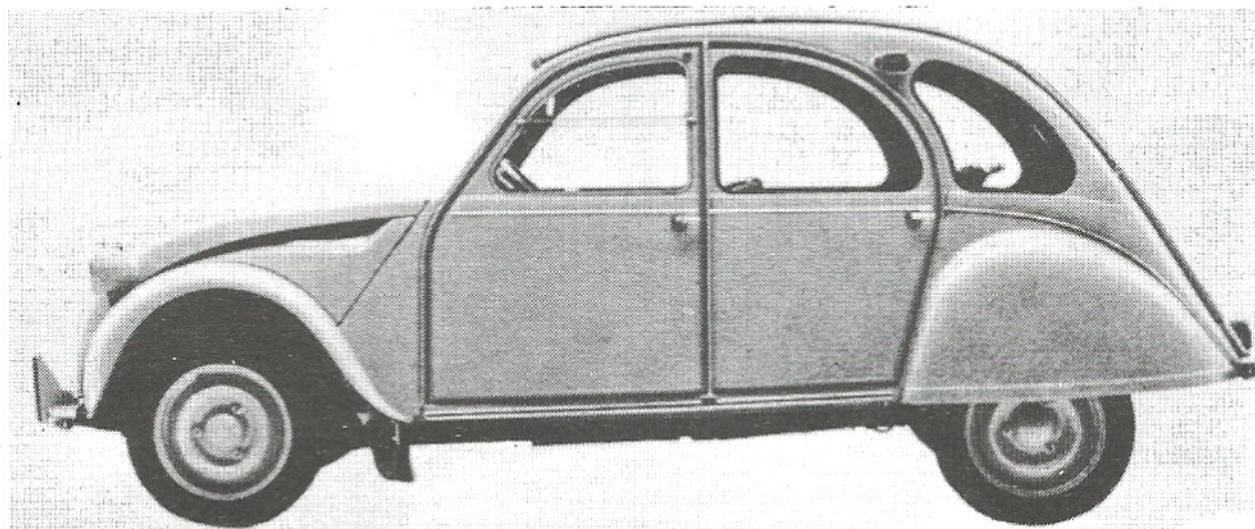
Nous tenons à remercier GDS pour sa sympathique participation à cet article.

## QUELQUES ADRESSES

- Mario Boie Inc.  
Les pièces anglaises 444-2900
- Jan Nichols  
Garage 695-4676
- Sisto Auto Sport 725-9341
- Diran Démarreur 735-7227  
(électrique)
- Steve Crites 620-0220  
(Machiniste - usinage)

... et c'est parti pour les collectionneurs

## 2 cv azl



### Traction avant

**Moteur :** 2 cylindres opposés à plat — 425 cm<sup>3</sup> —

18 ch SAE à 5.000 tr/mn.

Refroidissement à air (pas de radiateur, pas de joint de culasse, pas de pompe à eau, pas de durite).

**Boîte de vitesses :** 4 vitesses avant synchronisées

+ marche arrière.

**Direction à crémaillère,**

**Freins hydrauliques** sur les 4 roues — tambours avant largement dimensionnés en sortie de boîte.

**Suspension à interaction**

+ 2 amortisseurs hydrauliques à l'arrière.

**Embrayage normal** ou centrifuge.

**Consommation** 5 l au 100 km.

**Carrosserie** à éléments amovibles facilement démontables.

Visibilité accrue par une 3<sup>e</sup> glace sur le panneau de custode.

**En option :** joints homocinétiques.

Chauffage grand froid par échangeur thermique pour des températures extérieures de l'ordre de — 20°.

Sièges AV séparés.

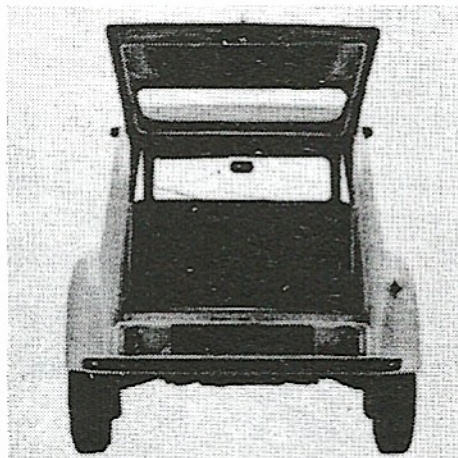
Embrayage centrifuge.

Lave-glace.

12 volts (alternateur).

Rétroviseur extérieur

Ceintures de sécurité à l'avant.



**AZL énac : le break 2 CV**

Mêmes caractéristiques mécaniques que la 2 CV berline. Mais à l'arrière :

grande porte hayon grand plancher de chargement totalement utilisable.

Roue de secours placée sous le capot moteur.

Banquette AR repliable sans effort vers l'avant qui dégage un volume utile de 1,25 m<sup>3</sup>.

(embrayage normal ou centrifuge)

Cette voiture est portée comme commerciale sur le procès verbal des Mines, elle est exonérée de la taxe annuelle de 500 F sur les voitures de sociétés.

## La production de la 2 CV aura duré 41 ans

Agence France-Presse

PARIS

■ Le « vilain petit canard » de l'automobile française, la 2 CV, aubaine des étudiants et des voyageurs désargentés, va disparaître définitivement: son constructeur, Citroën, a décidé d'arrêter la production en juillet prochain et de reconverter les chaînes de l'usine de Mangualde (Portugal), les dernières à produire la célèbre *deuche*.

La nouvelle a été annoncée par la presse française, mais on se refuse chez Citroën à toute déclaration, tout en reconnaissant en privé qu'elle est exacte.

L'usine de Mengualde produira dorénavant des Citroën AX (4 à 7 cv fiscaux), jugées nettement plus rentables que la 2 CV, dont elle ne produisait plus d'ailleurs que 85 exemplaires par jour et qui ne répondait plus aux normes anti-pollution en vigueur dans la plupart des pays de la CEE.

L'épopée de la 2 CV, vendue à plus de sept millions d'exemplaires à travers le monde, a duré 41 ans durant lesquels la voiture, toute bringuebalante, mais traversant tant bien que mal tous les

obstacles, est devenue, aux yeux de l'étranger, un symbole d'une certaine France un peu folklorique, au même titre que le camembert ou le béret basque.

Tout en commence en 1935 quand les ingénieurs d'André Citroën (1878-1935), le fondateur de l'usine, qui appartient actuellement au groupe PSA (Peugeot-Citroën), donne mission à ses ingénieurs d'étudier « une voiture pouvant transporter deux personnes et cinquante kilogrammes de pommes de terre à 60 km/h, en ne consommant que trois litres aux cent ».

Le dossier, baptisé TPV (toute petite voiture), est sur le point d'aboutir lorsque survient la guerre. La ligne générale de la voiture est déjà fixée: la forme du toit en toile a été dessinée pour qu'un conducteur puisse « s'asseoir avec un chapeau haut-de-forme sur la tête » et le capot, en tôle à ondulations, n'a qu'un seul phare à gauche puisque le code de la route n'en imposait alors pas deux.

Afin de pouvoir tendre le bras en guise de clignotant, la moitié de la vitre avant est relevable. Quant au moteur, de 375 cm<sup>3</sup> de

cylindrée, il se lançait à l'aide d'une manivelle fixe.

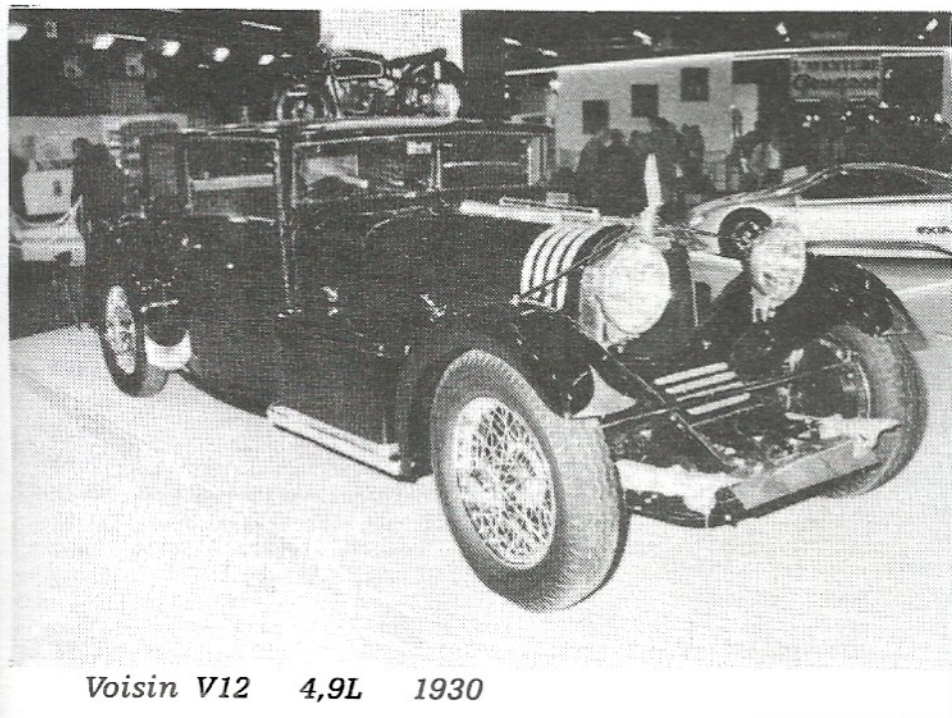
Après la guerre, le prototype est finalement doté d'un véritable démarreur « pour que même une femme puisse la conduire » et le véhicule est officiellement présenté, le 7 octobre 1948, au salon de l'auto à Paris en présence du président de la république Vincent Auriol.

Le succès est foudroyant. Les cadences de production passent de cinq à 1000 véhicules par jour pour atteindre, en 1966, en pleine gloire, une production annuelle de 168 384 unités. C'est l'époque des grandes aventures et des tours du monde en 2 CV. Le publicitaire Jacques Séguéla raconte ainsi comment, dans sa jeunesse, avec sa 2 CV, il se retrouva sans huile dans la boîte de vitesse en plein désert d'Atacama, en Bolivie. Il ne dut son salut qu'à un Chilien qui introduisit, une à une, des bananes en guise d'huile dans le carter.

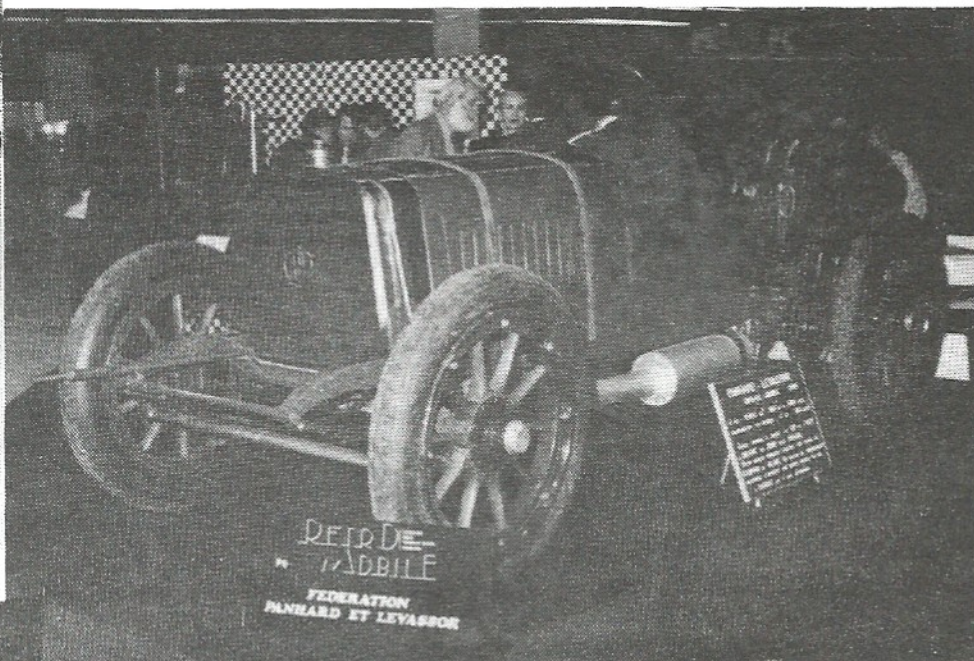
Au fil des années, la 2 CV avait gagné en confort ce qu'elle avait perdu en pittoresque: elle était devenue sensiblement plus rapide et surtout, on n'y avait beaucoup moins froid en hiver.

# Vitrine sur Rétromobile 1990

(photos: Daniel Noiseux)



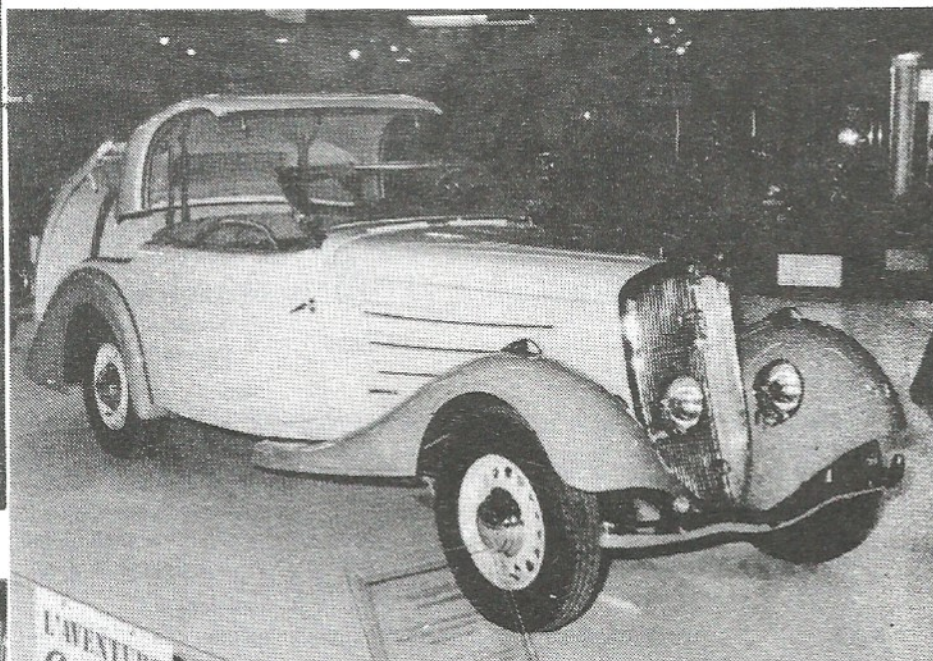
*Voisin V12 4,9L 1930*



*Panhard Levassor biplace 1908*



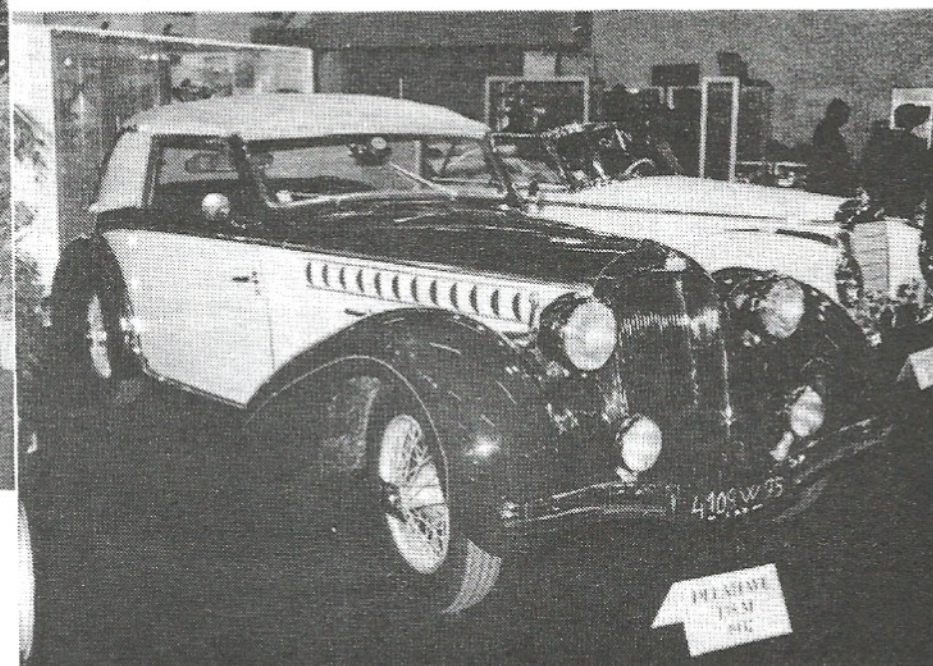
*Panhard 1962 cabriolet*



*Citroën SM cabriolet 4 portes Chapron*



*Delahaye 135 M 1937*



*Panhard cabriolet rétractable 1935*

# LIST PRICES OF IMPORTED AND SMALL CARS SOLD IN CANADA

The following are Toronto list prices as at date of publication.

|                                                           |       |       |  |
|-----------------------------------------------------------|-------|-------|--|
| <b>A.C.</b>                                               |       |       |  |
| Ace                                                       | 4295  |       |  |
| Ace Bristol                                               | 5300  |       |  |
| Aceca Ace                                                 | 4995  |       |  |
| Aceca Bristol                                             | 5995  |       |  |
| <b>ALFA ROMEO</b>                                         |       |       |  |
| Giulietta Sprint Coupe, 2-str.                            | 4350  |       |  |
| Giulietta Veloce Coupe                                    | 4995  |       |  |
| Giulietta Spider Roadster                                 | 3995  |       |  |
| Giulietta Spider Veloce                                   | 4795  |       |  |
| <b>ASTON MARTIN</b>                                       |       |       |  |
| DB 2/4 Mk. 3                                              | 7800  |       |  |
| <b>AUSTIN</b>                                             |       |       |  |
| A.35 2-door                                               | 1449  |       |  |
| A.40 2-door                                               | 1675  |       |  |
| A.55 Series II 4-door                                     | 1995  |       |  |
| A.95 4-door                                               | 2495  |       |  |
| A.105 4-door                                              | 2755  |       |  |
| Austin-Healey Sprite                                      | 1887  |       |  |
| Austin-Healey "3000" Deluxe                               | 3375  |       |  |
| <b>BENTLEY</b>                                            |       | 14385 |  |
| <b>BERKELEY</b>                                           |       |       |  |
| 500                                                       | 1795  |       |  |
| 750                                                       | N/A   |       |  |
| <b>BMW</b>                                                |       |       |  |
| 600                                                       | 1398  |       |  |
| <b>BORGWARD</b>                                           |       |       |  |
| Isabella Std. Sedan                                       | 2760  |       |  |
| Isabella T.S.                                             | 3110  |       |  |
| Isabella Station Wagon                                    | 2975  |       |  |
| Isabella Coupe                                            | 4200  |       |  |
| <b>CITROEN</b>                                            |       |       |  |
| 2CV                                                       | 1375  |       |  |
| ID 19                                                     | 3095  |       |  |
| DS 19                                                     | 3495  |       |  |
| <b>CORVETTE</b>                                           |       |       |  |
| 3 Speed                                                   | 5629  |       |  |
| <b>DKW</b>                                                |       |       |  |
| Export                                                    | 1995  |       |  |
| Hardtop                                                   | 2195  |       |  |
| 4-door Sedan                                              | 2345  |       |  |
| Station Wagon                                             | 2395  |       |  |
| Auto Union 1000 Sports Coupe                              | 2495  |       |  |
| Auto Union S.T. Sports Cpe. 2-str.                        | 3890  |       |  |
| Monza                                                     | 4600  |       |  |
| <b>ELVA</b>                                               |       |       |  |
| Courier Convertible                                       | 2975  |       |  |
| <b>FIAT</b>                                               |       |       |  |
| 600                                                       | 1398  |       |  |
| 600 Convertible                                           | 1495  |       |  |
| 1100                                                      | 1988  |       |  |
| 1200 Full Light                                           | 2394  |       |  |
| 1800                                                      | N/A   |       |  |
| 2100                                                      | N/A   |       |  |
| 1200 Spyder Roadster                                      | 2945  |       |  |
| Fiat Abarth 750                                           | 2085  |       |  |
| Fiat Abarth Zagato 750                                    | 3895  |       |  |
| <b>FORD BRITISH</b>                                       |       |       |  |
| Anglia Deluxe                                             | 1652  |       |  |
| Prefect Deluxe                                            | 1759  |       |  |
| Consul MKA                                                | 2181  |       |  |
| Consul MKA Convertible                                    | 2559  |       |  |
| Zephyr                                                    | 2381  |       |  |
| Zephyr Convertible                                        | 2931  |       |  |
| Zodiac                                                    | 2572  |       |  |
| Zodiac Convertible                                        | 3269  |       |  |
| <b>HILLMAN</b>                                            |       |       |  |
| Special Sedan                                             | 1839  |       |  |
| Deluxe Sedan                                              | 1939  |       |  |
| Convertible 4-seater                                      | 2275  |       |  |
| Station Wagon 4-door                                      | 2297  |       |  |
| Husky Station Wagon                                       | 1795  |       |  |
| <b>HUMBER</b>                                             |       |       |  |
| Hawk Std.                                                 | 3128  |       |  |
| Hawk Automatic                                            | 3483  |       |  |
| Super Snipe Automatic                                     | 3995  |       |  |
| <b>JAGUAR</b>                                             |       |       |  |
| 3.4 Litre Sedan—overdrive                                 | 4780  |       |  |
| 3.4 Litre Sedan—automatic                                 | 5425  |       |  |
| XK.150 Fixed Head Coupe (Hdtp.)—<br>Standard Transmission | 4820  |       |  |
| Overdrive Transmission                                    | 5020  |       |  |
| Automatic Transmission                                    | 5120  |       |  |
| XK.150 Drop Head Coupe (Conv.)—<br>Standard Transmission  | 5020  |       |  |
| Overdrive Transmission                                    | 5220  |       |  |
| Automatic Transmission                                    | 5320  |       |  |
| XK.150 Roadster—Stand Transmission                        | 4940  |       |  |
| XK.150 Roadster—overdrive                                 | 5140  |       |  |
| XK.150 Roadster—automatic                                 | 5240  |       |  |
| XK.150 "S" Roadster—overdrive                             | 5450  |       |  |
| <b>KARMANN GHIA</b>                                       |       |       |  |
| Coupe                                                     | 2565  |       |  |
| Cabriolet                                                 | 2890  |       |  |
| <b>LAND ROVER</b>                                         |       |       |  |
| 88 Regular                                                | 2555  |       |  |
| 88 Station Wagon                                          | 3060  |       |  |
| 109 Standard                                              | 2880  |       |  |
| 109 Station Wagon                                         | 3595  |       |  |
| <b>MERCEDES-BENZ</b>                                      |       |       |  |
| 180                                                       | 3375  |       |  |
| 180D                                                      | 3465  |       |  |
| 190D                                                      | 3710  |       |  |
| 219                                                       | 3815  |       |  |
| 220S                                                      | 4530  |       |  |
| 220S Convertible                                          | 7980  |       |  |
| 300D                                                      | 11500 |       |  |
| 190SL Convertible                                         | 5850  |       |  |
| 300SL                                                     | 12500 |       |  |
| <b>METROPOLITAN</b>                                       |       |       |  |
| Hardtop                                                   | 1895  |       |  |
| Convertible                                               | 1945  |       |  |
| <b>MG</b>                                                 |       |       |  |
| MGA Sports—wire                                           | 2635  |       |  |
| MGA Sports—disc                                           | 2485  |       |  |
| MGA Coupe—wire                                            | 2835  |       |  |
| MGA Coupe—disc                                            | 2685  |       |  |
| MG Twin Cam Sports                                        | 3095  |       |  |
| Magnette III 4-door                                       | 2625  |       |  |
| <b>MORGAN</b>                                             |       |       |  |
| Plus 4                                                    | 2645  |       |  |
| <b>MORRIS</b>                                             |       |       |  |
| 1000 2-door                                               | 1550  |       |  |
| 1000 4-door                                               | 1650  |       |  |
| 1000 Convertible                                          | 1595  |       |  |
| 1000 Station Wagon                                        | 1795  |       |  |
| Oxford V 4-door                                           | 2095  |       |  |
| Oxford IV Station Wagon                                   | 2275  |       |  |
| <b>NSU</b>                                                |       |       |  |
| Prinz No. 1                                               | 1295  |       |  |
| Prinz No. 2                                               | 1445  |       |  |
| <b>PEUGEOT</b>                                            |       |       |  |
| 403                                                       | 2395  |       |  |
| 403 Sliding Roof                                          | 2470  |       |  |
| 403 Convertible                                           | 3595  |       |  |
| 403 Station Wagon 6-pgr.                                  | 2750  |       |  |
| 403 Station Wagon 8-pgr.                                  | 2850  |       |  |
| <b>PORSCHE</b>                                            |       |       |  |
| Conv. D.                                                  | 3990  |       |  |
| Coupe 1600                                                | 4190  |       |  |
| Hardtop 1600                                              | 4390  |       |  |
| Cabriolet                                                 | 4550  |       |  |
| <b>RAMBLER</b>                                            |       |       |  |
| Deluxe 2-door                                             | 2495  |       |  |
| Super 2-door                                              | 2615  |       |  |
| Deluxe Wagon                                              | 2795  |       |  |
| Super Wagon                                               | 2925  |       |  |
| <b>RENAULT</b>                                            |       |       |  |
| Dauphine                                                  | 1798  |       |  |
| Dauphine Sun Roof                                         | 1853  |       |  |
| <b>RILEY</b>                                              |       |       |  |
| 1.5—4-door                                                | 1985  |       |  |
| 4/68—4-door                                               | 2665  |       |  |
| <b>ROLLS ROYCE</b>                                        |       | 14735 |  |
| <b>ROVER</b>                                              |       |       |  |
| 90 Deluxe                                                 | 3605  |       |  |
| 105 Standard                                              | 3875  |       |  |
| 105 Deluxe                                                | 3990  |       |  |
| <b>SIMCA</b>                                              |       |       |  |
| Deluxe                                                    | 1845  |       |  |
| Elysee                                                    | 2063  |       |  |
| Grand Large Saloon                                        | 2277  |       |  |
| Vedette                                                   | 2507  |       |  |
| Entendante                                                | 1802  |       |  |
| Messagere                                                 | 1902  |       |  |
| <b>SINGER</b>                                             |       |       |  |
| Gazelle 4-door Sedan                                      | 2197  |       |  |
| Convertible                                               | 2458  |       |  |
| Station Wagon                                             | 2528  |       |  |
| <b>SKODA</b>                                              |       |       |  |
| 440                                                       | 1695  |       |  |
| 445                                                       | 1760  |       |  |
| 450 Conv.                                                 | 2295  |       |  |
| <b>STUDEBAKER</b>                                         |       |       |  |
| Lark 6 Std.—Deluxe 2-door Sedan                           | 2495  |       |  |
| Lark 6 Std.—Deluxe 4-door Sedan                           | 2595  |       |  |
| Lark 6 Std.—Deluxe 2-door Sta. Wagon                      | 3015  |       |  |
| Lark 6 Std.—Deluxe 4-door Sedan                           | 2825  |       |  |
| Lark 6 Std.—Regal 2-door Hardtop                          | 2960  |       |  |
| Lark 8 Std.—Regal 4-door Sedan                            | 3020  |       |  |
| Lark 8 Std.—Regal 2-door Hardtop                          | 3150  |       |  |
| Lark 8 Std.—Regal 2-door Sta. Wagon                       | 3370  |       |  |
| <b>SUNBEAM RAPIER</b>                                     |       |       |  |
| Hardtop                                                   | 2559  |       |  |
| Convertible                                               | 2695  |       |  |
| <b>TAUNUS</b>                                             |       |       |  |
| 12M 2-door Sedan                                          | 2189  |       |  |
| 12M 2-door Wagon                                          | 2318  |       |  |
| 17M 2-door Sedan                                          | 2463  |       |  |
| 17M 4-door Sedan                                          | 2604  |       |  |
| 17M 2-door Wagon                                          | 2570  |       |  |
| <b>TRIUMPH</b>                                            |       |       |  |
| Sedan                                                     | 1649  |       |  |
| Pennant                                                   | 1799  |       |  |
| Station Wagon                                             | 1849  |       |  |
| TR3                                                       | 2685  |       |  |
| <b>VANGUARD</b>                                           |       |       |  |
| Ensign                                                    | 2149  |       |  |
| Ensign—automatic                                          | 2448  |       |  |
| Deluxe                                                    | 2398  |       |  |
| Deluxe—automatic                                          | 2697  |       |  |
| Station Wagon                                             | 2698  |       |  |
| Station Wagon—automatic                                   | 2997  |       |  |
| <b>Vauxhall</b>                                           |       |       |  |
| Victor Saloon                                             | 1920  |       |  |
| Victor Super                                              | 1996  |       |  |
| Victor Deluxe                                             | 2105  |       |  |
| Estate Wagon                                              | 2223  |       |  |
| Velox 6 Saloon                                            | 2426  |       |  |
| Cresta 6 Saloon                                           | 2573  |       |  |
| <b>VOLKSWAGEN</b>                                         |       |       |  |
| Custom                                                    | 1595  |       |  |
| Deluxe                                                    | 1740  |       |  |
| Custom Sun Roof                                           | 1670  |       |  |
| Deluxe Sun Roof                                           | 1815  |       |  |
| Convertible                                               | 2325  |       |  |
| <b>VOLVO</b>                                              |       |       |  |
| 2-door Sedan                                              | 2695  |       |  |
| Station Wagon                                             | 2795  |       |  |
| <b>WOLSELEY</b>                                           |       |       |  |
| 15/60 4-door                                              | 2395  |       |  |

These prices have been supplied by the automobile manufacturers and dealers concerned, and CANADA TRACK & TRAFFIC cannot assume responsibility for inaccuracies.





# 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

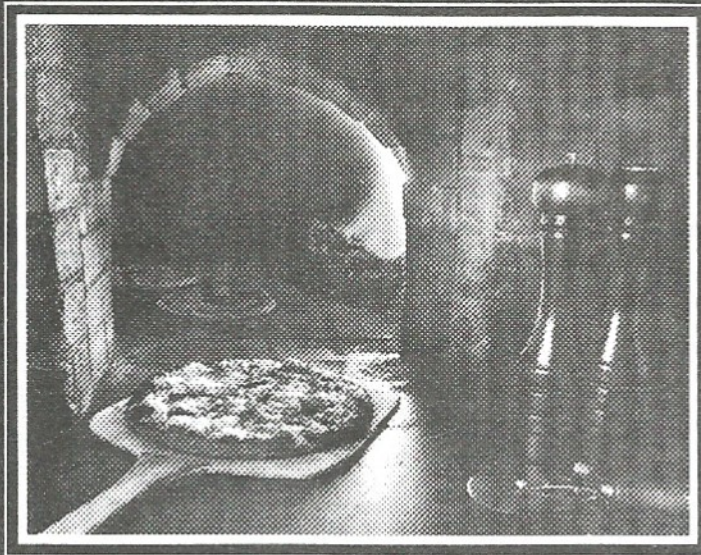


GRANDE VARIÉTÉ DE PIÈCES POUR LE MOTEUR, DE GARNITURES POUR L'INTÉRIEUR ET L'EXTÉRIEUR DE LA CARROSSERIE, AINSI QU'UN GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES

*Pizzaiolle*

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

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



L'AUTHENTIQUE

POLISSAGE  
**Rapide**  
 INC.

BUFFING  
 SHOW 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., F.I.A.C.*

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

Marché d'assurances  
 particulier pour  
 voitures anciennes

# Calendrier des enthousiastes . . .

|                 |                                                                               |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| May 17-20       | Mille Miglia (Italie)                                                         |
| May 20          | Hunnewell Hillclimb (avec Bugattis etc.)<br>Wellesley, Ma.                    |
| June 9, 10      | Mt. Equinox Hillclimb, Manchester Vt.                                         |
| June 10         | Canadian Grand Prix, Montreal                                                 |
| July 6-8        | Vintage Auto Racing (Canada) Shannonville, Ontario                            |
| July 7, 8       | Vintage Weekend, N.H. International Speedway,<br>Loudon, N.H.                 |
| July 21, 22     | Pittsburg Vintage Grand Prix, Pittsburg, Pa.                                  |
| Aug 31 - Sept 3 | Lime Rock Vintage Fall Festival, Lime Rock, Ct.<br>(Saturday is the best day) |
| Sept. 22, 23    | Annual Rhinebeck Rally (for vintage European cars)<br>Rhinebeck, N.Y.         |
| Oct. 20, 21     | Vintage Car Racing Fall Finale, Lime Rock Ct.<br>(Saturday is the best day)   |
| Nov. 4          | London to Brighton Run, London, England                                       |

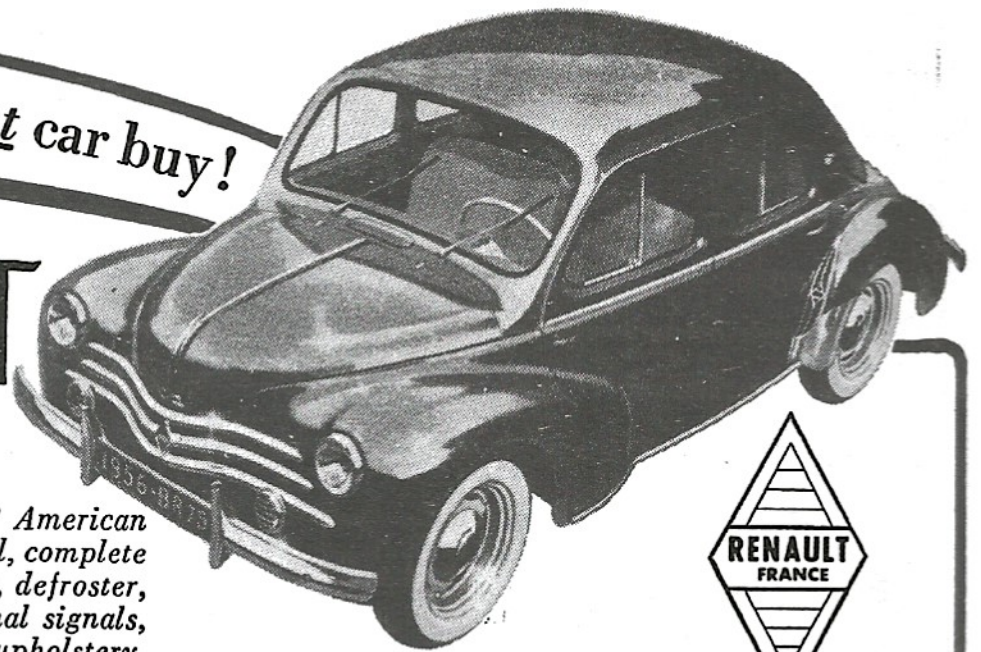
More than ever, the world's *best* car buy!

## NEW 1956 RENAULT

**4-DOOR SEDAN**

only \$ **1295**  
FOB, NEW YORK

*28 HP American  
Export Model, complete  
with heater, defroster,  
directional signals,  
leatherette upholstery.*



New 1956 Renault 4CV gives you improved rubber-mounted front-wheel suspension, automatic choke, ignition key starter, *plus* these advanced safety features: rubber-cushioned dashboard and windshield edges, semi-pliable plastic steering wheel, interior door handles and sun visors. You'll find these and many other improvements in this unique rear-engine car that gets up to 50 miles to the gallon, slips into your budget as easily as it darts through heaviest city traffic. It's a fully appointed 4-door, 4-passenger sedan, unmatched for roadability, economy, luggage, leg and elbow room by any other car in its class. As your second car or your one and only, the Renault 4CV has everything! A TRIAL RUN WILL AMAZE YOU.

**WINNER**  
**SEBRING GRAND PRIX**  
**1955**

750 cc-class H  
—and Class winner in every major  
competition, year after year!

**WRITE FOR NAME OF NEAREST DEALER**

**RENAULT of FRANCE**

DIRECT FACTORY BRANCH  
270 Park Ave., New York 17

*In Canada: 1427 Mountain St., Montreal 25*



# Calendrier des activités 1990


## 1990 activity calendar

---

| <u>DATE</u>           | <u>ACTIVITÉ</u>                                                            | <u>RESPONSABLE</u>                |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| May 23 Mai            | Gymkhana                                                                   | Tom Merson<br>Roger Hamel         |
| May 27 mai            | Rallye bénéfice                                                            | Tom Merson                        |
| June 3 juin           | Rencontre MG-VEA                                                           | Bernard Bellavance<br>Roger Hamel |
| June 9 juin           | Course autodrome<br>Drummondville                                          | Michel Roy                        |
| June 17 juin          | Salut 90<br>Hôpital des Vétérans<br>Ste-Anne de Bellevue                   | Georges O'Connell                 |
| July 14-15 juillet    | Voyage Québec -<br>Île d'Orléans                                           | Régent Simard<br>Louis Audet      |
| August 4-5 août       | Concours d'élégance V.A.Q.                                                 |                                   |
| August 19 août        | Pique-nique chez<br>Pierre Bilodeau                                        | Pierre Bilodeau                   |
| August 25-26 août     | Americana<br>Concours délégance                                            | Terry Ratycz<br>Yvan Bureau       |
| September 9 septembre | Visite du musée ferroviaire<br>de St-Constant<br>Visit of the train museum | Richard Boudrias                  |
| October 24 octobre    | Soirée Bugatti                                                             | Paul Dorval                       |
| November 9 novembre   | Vin & fromage chez Corby                                                   | Gerry Maltais                     |

---

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



MEET THE  
REAL KING  
OF THE  
BEASTS

Tiger. Cornered, captured and placed in captivity. Tiger. Symbol of majestic power. Proud and arrogant king of the jungle. Tiger. A name to quicken the pulse. Sleek, smooth, swift as an arrow. Tiger. A new kind of car. A car you've dreamed about. Sunbeam Tiger. Traditional Sunbeam styling with a tiger under the hood. A big V8 power-house that just begs to be driven ... hard. Tiger. A challenge no one who drives should resist. Call in and pick up the gauntlet.

**SUNBEAM TIGER**—Powered by Ford V8 engine—  
260 cubic inches—164 b.h.p.—total weight 2407  
lbs.—all synchro-mesh transmission—luxury  
interior appointments—sports car styling in the  
famous Sunbeam tradition.

SUNBEAM  
**Tiger**  
V8

