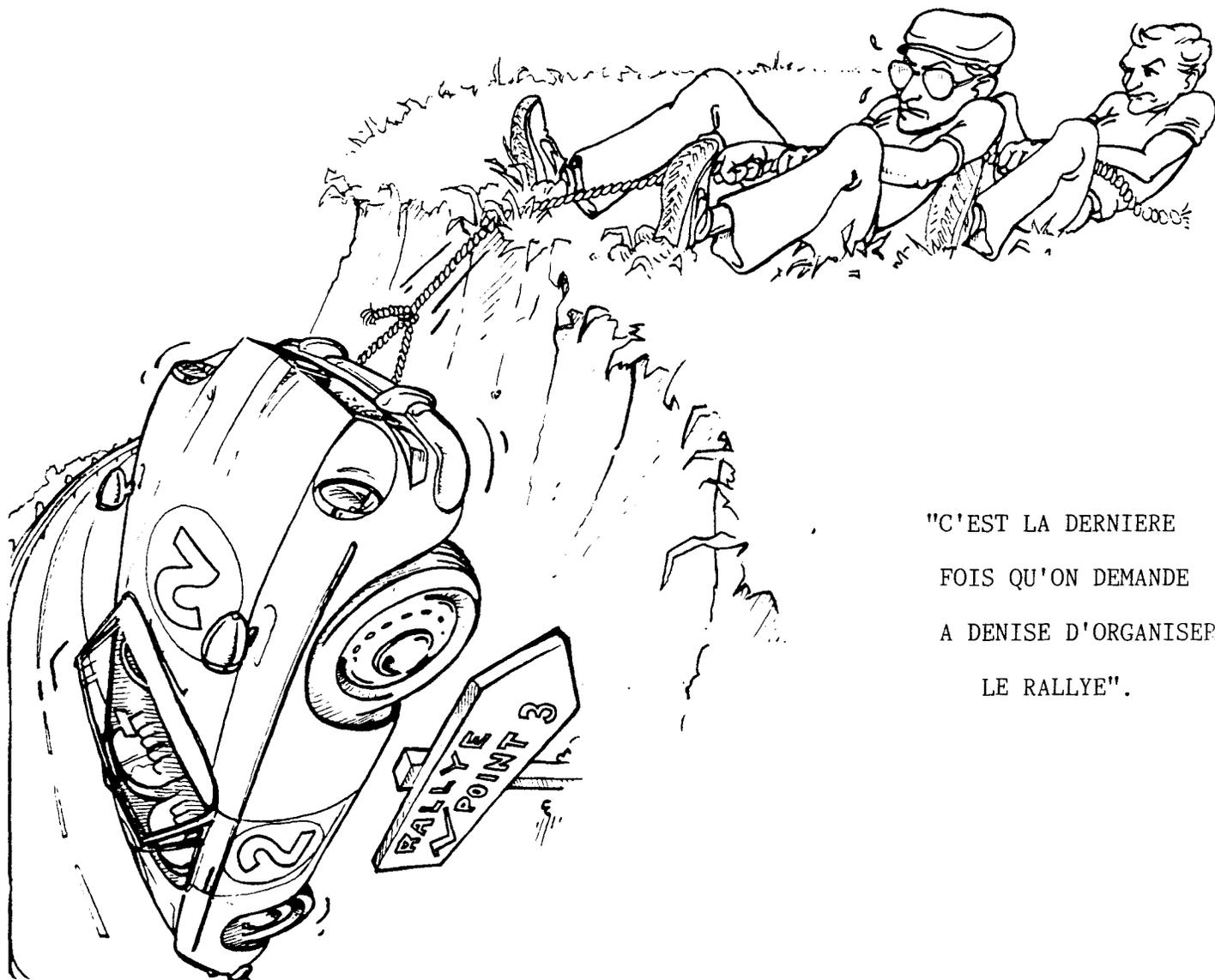


# La Cleb Anglaise

sept. - Oct. 85 La revue officielle du club "Rendez-vous des anglaises inc." Volume 2 no. 5



"C'EST LA DERNIERE  
FOIS QU'ON DEMANDE  
A DENISE D'ORGANISER  
LE RALLYE".

## Attention: Remisage d'hiver

Pour les membres du club, il est possible de remiser votre voiture dans un garage chauffé, situé à Ste-Foy. Vous pourrez, si désiré, y avoir accès pour effectuer certains travaux. Le prix est de \$30.00 par mois pour 6 mois. Pour de plus amples informations ou pour réserver, contacter GILLES LACHANCE (627-0746) ou RICHARD BELLEAU (623-0887).

\* RESERVEZ TOT, LES PLACES SONT LIMITEES\*

# LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

J'aimerais aujourd'hui vous entretenir quelques instants sur le bilan de santé de votre club. Si l'on en juge par le recrutement, c'est un grand succès, car au même moment l'an passé, nous comptions 62 membres; au printemps nous avons annoncé un concours pour le 100ième membre, et le 27 juillet notre ami Luc Tessier devenait l'heureux élu, et depuis lors, nous avons déjà reçu 13 nouvelles inscriptions. Quelle merveilleuse réussite!

Si nous avons largement dépassé notre objectif, c'est grâce à tous et chacun de vous. Par votre esprit positif, par votre respect du code d'éthique, vous dégagez une fierté légitime d'appartenir au club, et de ce fait vous communiquez aux autres le désir de joindre les rangs du Rendez-vous des anglaises.

La participation aux activités est également indispensable, à la survie du club. A ce sujet, permettez-moi de vous remercier de la très grande participation aux nombreuses activités qui vous ont été proposées cette saison; cette participation est tellement importante, pour la vitalité du club, que notre devise devrait être dorénavant la suivante: "L'AVENIR DU CLUB APPARTIENT A CEUX QUI Y PARTICIPENT".

JOURNAL LE SOLEIL LE 19 AVRIL 1967



## Voici votre Triumph Spitfire Mark II

Nouveau confort—intérieur de limousine. Moteur de 68 CV.  
Freins à disque autorégulateurs. Suspension indépendante  
aux 4 roues. Glaces remontantes. Conduisez-la dès  
aujourd'hui!

REG. 2250.00 SPECIAL: 2095.

**BOIVIN & GUAY ENR.**

346 BOUL. HAMEL - 527-4098

A bientôt,

Richard Belleau, président

◀ Merci beaucoup à Stéphanne Bourassa qui nous a fait parvenir ce document, c'est un autre bel exemple de participation.

# Bienvenue aux nouveaux membres

Depuis la dernière parution de la revue, 17 nouveaux membres se sont joints au Rendez-Vous des Anglaises. Vous constaterez que nous avons de plus en plus de membres provenant des diverses régions de la Province et qu'il y a une grande diversité au niveau des voitures. Bienvenue à tous!

# 98	Roger St-Jean Callixa-Lavallée	MG Midget 1973
# 99	Rodrigue Briand St-Laurent Ile D'Orléans	MGB 1974 Rouge vin
# 100	Luc Tessier Pointe-Aux-Trembles	Triumph Spitfire 1980
# 101	Charles Deland L'Acadie, Cté St-Jean	Triumph TR-6 1973 Mallard Green
# 102	Denis Toupin L'Acadie, Cté St-Jean	Triumph GT-6 1967
# 103	Jacques Morin Sillery	Sunbeam Tiger 1967 British Racing Green
# 104	Louise Laforet-Valotaire Ste-Pétronille, Ile d'Orléans	MGB 1974 Blanche
# 105	Bernard Desrosiers Charlesbourg	MGB 1971 Crème
# 106	Jean-Guy Bernier Charlesbourg	Triumph TR-7 1976
# 107	Claude Paquin Montréal	Austin Healey 3000 MK II 1962
# 108	Jean Caron Québec	Triumph TR-6 1974 Blanche
# 109	Denis Gosselin Deauville	MGB 1972 Rouge
# 110	Marika Marquis Mont Ste-Anne	Jaguar Type E coupé 1968 Blanche
# 111	Suzanne Fournier Charlesbourg	MGB 1974 Rouge vermillon
# 112	Denis Lalonde Lac Beauport	Triumph TR-7 1979
# 113	Yves Ruelland Québec	MGB 1979
# 25	Hélène B. Corbin Ste-Foy	MGB 1973 Bleu

EH OUI! IL FAUT PARFOIS COMBLER LES VIDES LAISSÉS PAR NOS ANCIENS MEMBRES!

## The legend at Jaguar

### Le style Lyons

by/par Dan Proudfoot

**B**y all accounts Sir William Lyons was a magnificent character, and praise the heavens for that. Any less a character and he may not have given us the first Jaguar automobile 50 years ago this month, or ever produced all of the other Jaguars that to this day are rendered unmistakable by what has become known as the Lyons line. The founder and chairman of Jaguar Cars Ltd. was known to carry wooden models of future designs to the family dinner table, thus enabling himself to take advantage of any lull in the conversation by perusing the miniature once more. In yet another stage—before a new Jaguar was presented to the public—Lyons would insist that a prototype of the automobile be delivered to his house so that he could size it up yet again by walking around it in his own driveway.

This sort of lore is as familiar as snapshots in a family album to Alan Bunting, retired civil engineer and past president of the Ontario Jaguar Owners' Association, one of more than 50 such organizations in North America. Bunting met Lyons once, but has come to know the man infinitely better through the 10 Jaguar sedans and sports cars he has owned since 1959.

"You can understand Lyons demanding to see the prototypes in his driveway," Bunting reasons, "because when you're designing a car, it's no good looking at it from just one angle. You have to look at it in the right milieu, a milieu in which you've seen other cars.

"It appears that William Lyons possessed three qualities that made Jaguar cars what they are today. Above all, the flair for design was there from Lyons' first Swallow motorcycle sidecars in the 20s; they were miles ahead of anything else.

"Second, he was a fabulous salesman and a businessman ▶

**A**ux dires de tous ceux qui l'ont connu, sir William Lyons était un personnage hors du commun, et Dieu soit loué qu'il en fut ainsi. Eût-il été moins imposant, peut-être ne nous aurait-il jamais donné la première automobile Jaguar, il y aura 50 ans de cela ce mois-ci, ni n'aurait-il pu produire toutes les autres Jaguar, toutes reconnaissables, jusqu'aux dernières en date, par ce qu'il a été convenu d'appeler, le style Lyons.

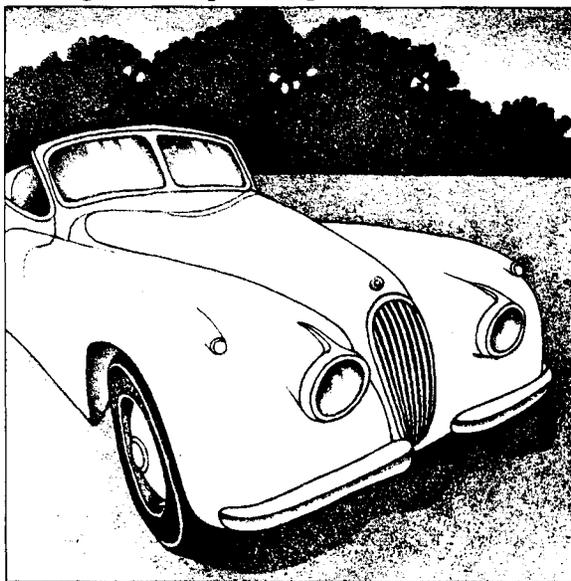
On raconte que le fondateur et président de Jaguar Cars Ltd. apportait parfois avec lui les modèles en bois de futures voitures, à table, au dîner familial; il avait ainsi la possibilité à la faveur d'une accalmie dans la conversation, d'examiner tout à loisir avec énormément d'attention et de recul, une fois de plus, ses modèles en miniature.

À une étape plus avancée de la production—avant qu'une nouvelle Jaguar ne soit dévoilée au public—Lyons exigeait qu'un prototype de l'automobile lui soit livré chez lui afin de pouvoir mieux juger lui-même de la qualité du produit, en l'examinant sous tous les angles.

Ces faits d'armes sont, pour Alan Bunting, aussi mémorables que le contenu de l'album de photos familial; Bunting est un ingénieur civil à la retraite et ancien président de l'Association des propriétaires de Jaguar de

l'Ontario, l'une des quelque 50 associations du genre en Amérique du Nord. Bunting a rencontré Lyons une fois, mais il en est venu à le connaître infiniment mieux par les 10 sedans et voitures sport Jaguar dont il s'est porté acquéreur au fil des années, pour son plus grand plaisir, depuis 1959.

"Vous pouvez comprendre Lyons d'avoir exigé qu'on lui livre les prototypes chez lui, d'expliquer Bunting, pipe à la main, "car lorsque vous dessinez une voiture, on ne saurait se contenter de l'examiner ▶



► who could buy cheaper and organize better than anyone else. Third, he was able to pick the right people to help him, though the last word in styling was always his.”

Bunting was 19 when Lyons' first SS Jaguar appeared in 1935, and one look at the proportions established by its long hood and sweeping fenders won him over.

Bunting himself has owned practically every sort of Jaguar except a bad one. He will admit that many Jaguar owners found their cars unreliable a decade or so ago—even John Egan, the present chairman of the company, has admitted as much in his vigorous campaign to set new standards in quality control in the 80s—but Bunting himself has never known a lemon from Coventry.

“I've always maintained that a Jaguar richly rewards the owner who is willing to give that little extra loving care. Let the engine warm up for 30 seconds before driving away. Remember that the XK engine was designed for racing, so once in a while after you've been creeping around in traffic, clean it out by driving up the parkway in a lower gear.”

What sort of man was William Lyons? Bunting remembers him as big, formal, outgoing. Jaguar histories inevitably mention how Lyons addressed subordinates by their surnames, and how anyone who worked for Jaguar was known to earn his salary and then some.

“I met him entirely by chance when I was at Brown's Lane to tour the works in 1962,” Bunting says. “He spoke with the typical Midlands' automotive trade twang, that mixture of north and south accents that you find in people who have come to work in the car business. There was no side on him, he was not a public-school man.”

No pretensions, Bunting means. Down to earth, all business. Although he retired as Jaguar chairman in 1972, he continued visiting the factory almost every week, paying particular attention, as one might expect, to the clay models of upcoming Jaguars that he would find in the styling department.

After a long illness Sir William Lyons died early this year at the age of 84, but those who knew him well say that his final months were especially happy because in 1984 Jaguar had become a private company once more, after years as part of the state-owned British Leyland Motor Corporation. He would doubtless be delighted by Jaguar's present record worldwide sales, too, which in Canada surpassed 1 000 for the first time last year. These current best-selling Jaguars, after all, bear the Lyons line as surely as did all those that came before them. ☉

*Dan Proudfoot writes for The Toronto Sun Sunday Showcase.*

▷ sous un seul angle. Vous devez pouvoir l'examiner dans son milieu naturel, dans un décor où vous avez l'habitude de voir circuler d'autres voitures.”

Et Bunting de poursuivre: “William Lyons avait, selon moi, trois qualités qui ont fait des voitures Jaguar ce qu'elles sont aujourd'hui. Premièrement, et surtout, il a toujours eu du flair pour la conception.

Deuxièmement, comme vendeur et homme d'affaires, il était prodigieux. Il savait acheter à meilleur prix et organiser ses opérations mieux que quiconque. Troisièmement, il a toujours su trouver les collaborateurs qu'il lui fallait, encore que, pour les questions de conception, c'est toujours lui qui avait le dernier mot.”

Bunting lui-même a été propriétaire de toutes sortes de Jaguar, sauf d'une mauvaise. Il admet cependant que bien des propriétaires de Jaguar trouvaient leur voiture peu fiable il y a une dizaine d'années; même John Egan, le président actuel de la compagnie, a reconnu ce fait; mais il se fait fort de remédier à la situation par une vigoureuse campagne axée sur un contrôle accru de la qualité, pour les années 1980. Bunting, quant à lui, ne connaît pas de patate—ou citron—qui soit sorti de Coventry.

Et Bunting de s'en expliquer: “J'ai toujours soutenu que le propriétaire qui sait traiter sa Jaguar aux petits soins en sera largement récompensé. Par petits soins, je veux dire laisser le moteur tourner pendant 30 secondes avant de se lancer sur la route; il faut se rappeler que le moteur XK ayant été conçu pour la compétition, il ne sera pas mauvais, de temps en temps, après avoir circulé en ville, à faible régime, de conduire votre voiture sur la grande route, à haut régime, histoire de nettoyer le moteur.”

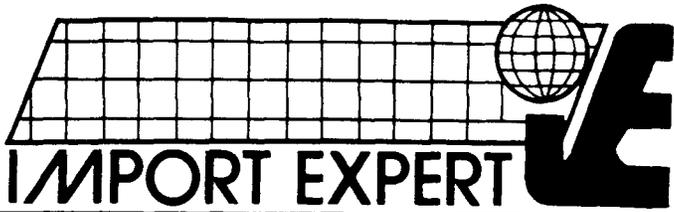
Sir William Lyons est décédé au début de l'année, à l'âge de 84 ans, des suites d'une longue maladie. Ceux qui l'ont bien connu disent que les derniers mois qu'il a vécus ont été particulièrement heureux pour lui puisqu'en 1984 Jaguar était redevenue une société privée après avoir fait partie pendant des années de la British Leyland Motor Corporation, une société d'État. Fût-il encore vivant, il serait certainement ravi également de la performance actuelle de Jaguar en termes de ventes mondiales; au Canada, par exemple, les ventes ont dépassé le cap des 1 000 voitures, pour la première fois l'an dernier. Faut-il vraiment s'étonner du succès commercial des Jaguar? Après tout, elles reflètent toujours le style Lyons, aussi brillamment que toutes les autres Jaguar qui les ont précédées. ☉

*Dan Proudfoot collabore régulièrement au Sunday Showcase du Toronto Sun.*

# Résultats du Rallye Navex

	NOMBRE DE POINTS	TEMPS ECOULE
1° Grégoire Guay	125	2h56
2° Guy Gauthier	105	1h21
3° Yves Doré	105	2h58
4° Jean Delisle	100	2h06
5° Jean-Claude Sévigny	100	2h32
6° Lise Doré	100	2h33
7° Will Price	90	1h49
8° Gilles Lachance	85	2h02
9° Claude Carrier	80	1h41
10° Pierre Gosselin	80	1h50
11° Bruno Déry	80	1h53
12° Roch Belleau	75	1h50
13° Claude Gauthier	75	2h17
14° Herme1 Bruneau	75	2h46
15° Robert Charbonneau	75	2h57
16° Richard Fillion	70	1h35
17° Reynald Fiset	65	1h29
18° Gaëtan Couture	65	1h44
19° Luc Tessier	65	2h00
20° Claudine Ménard	55	2h19
21° Roger Guillot	50	1h47
22° Paul Trempe	45	3h14
23° Michel Dionne	40	2h09





# IMPORT EXPERT

Pièces et accessoires pour voitures importées

645, Graham Bell  
Ste-Foy, Québec **687-4022**  
G1N 4B9

## LES PNEUS R. GUAY LTÉE



2560, Dubose, Arvida (Jonquière) G7S 4R4  
Tél.: (418) 548-8253, sans frais: 1-800-463-9136

8550 BOUL. CLOUTIER  
CHARLESBOURG, QUÉ.  
G1G 4Z4

(418) 627-0040

### GARAGE BENOIT GUILLOT INC.

DÉPOSITAIRE AUTORISÉ

VENTE	AUTOMOBILE DACIA	BRITISH LEYLAND
PIÈCES	ARO	JAGUAR ROVER TRIUMPH
SERVICE	DÉBOSELAGE	PEINTURE



### LES PIÈCES ANGLAISES MARIO BOIES INC. BRITISH MOTOR SPARES

(514) 465-1766  
317 St-Denis / St-Lambert, Qc J4P 2G4

2640, CHEMIN STE-FOY  
QUEBEC G1V 1V2



TEL.: 653-9046

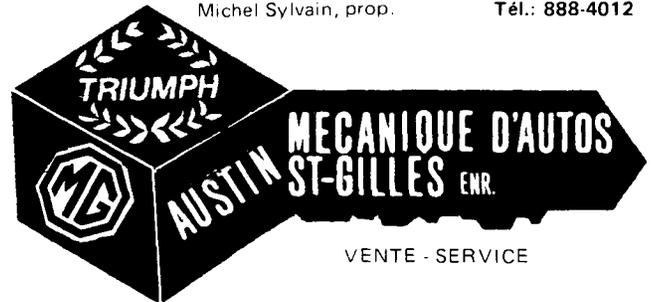


### Service Sunoco Lachance Inc.

Entretien - Réparation de voitures importées - Service - Pneus

Michel Sylvain, prop.

Tél.: 888-4012



VENTE - SERVICE

ST-GILLES, CTE LOTBINIERE, QUE.



LES SPÉCIALISTES VOUS SALUENT BIEN!  
**G. Lebeau**



Tél.: (418) 658-1125

### STATION DE SERVICE DANIEL CORBIN enr.

*spécialité: voitures américaines et importées  
mécanique générale  
balancement électronique, freins  
service routier*

1080, Louis Riel

Ste-Foy, G1W 4A8

# Les petites annonces

- A VENDRE: MGB 1977, 46 000 milles  
A toujours été entretenue avec soin  
Très propre, 5 500,00\$  
Demander Laurent: (418) 658-8543
- RECHERCHE: Transmission overdrive avec arbre de  
transmission pour MGB 1977  
Appeler le soir de préférence  
Guy Carignan: (418) 653-7483
- A VENDRE: SEAL DE PORTE POUR MGA  
Couleur noir, neuf, jamais utilisé  
Prix: 20,00\$  
Claude Carrier: (418) 843-4892
- A VENDRE: TRIUMPH TR-6 1976 ROUGE  
Bonne mécanique, overdrive  
Peinture récente, jamais sorti l'hiver  
Prix: 4 500,00\$ négociable  
Claude Dubé: (418) 833-6888
- A VENDRE: TRIUMPH TR-6 1974 ROUGE  
Très bon état, toit, 4 pneus Michelin  
Clutch, échappement, alternateur, starter  
Pompe à eau neufs  
Millage: 70 000 milles  
Prix demandé: 5 600,00\$  
Jacques Forest: (418) 654-1202
- A VENDRE: Toit souple pour TRIUMPH TR-6 1974  
Très bon état, 75 00\$  
Jacques Forest: (418) 654-1202

