

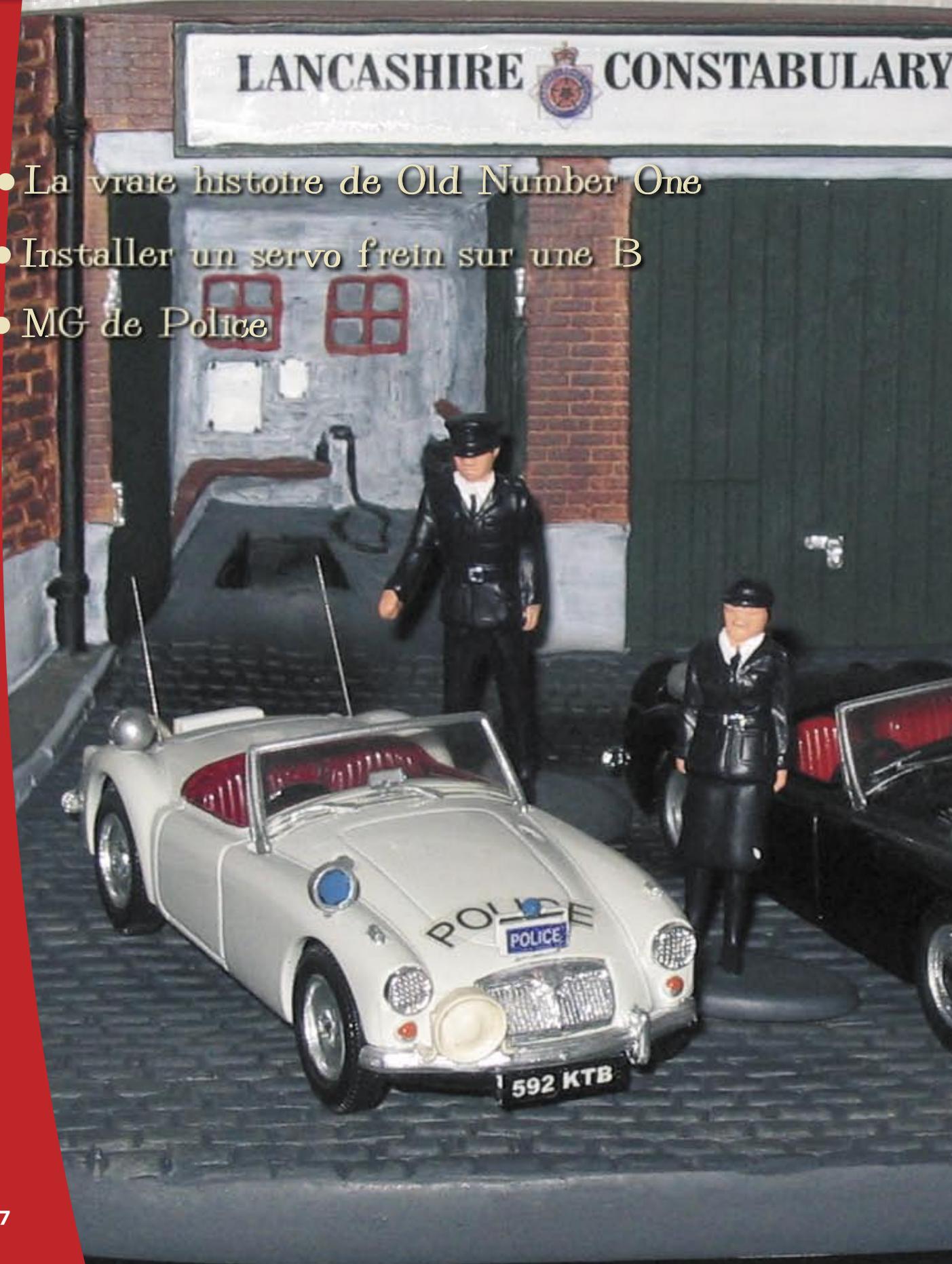


Heritage

n° 17

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

- La vraie histoire de Old Number One
- Installer un servo frein sur une B
- MG de Police



Mars 2007

7,50 €

Directeur de la publication

Philippe Aubry - 06 62 96 53 83
philippe.aubry@mgclubdefrance.com

Rédaction du magazine

Philippe Aubry - 06 62 96 53 83 - philippe.aubry@mgclubdefrance.com
Marie-Hélène Bergel - 06 81 42 81 94 - mh.bergel@mgclubdefrance.com
Julien Valo - 06 64 69 94 76 - julien.valo@laposte.net

Bureau du MG Club de France :

Président : Philippe Aubry

59 rue Violet 75 015 Paris
06 62 96 53 83, philippe.aubry@mgclubdefrance.com

Vice-président : Christian Lissot

8 rue de l'étang Le Gay 91 460 Marcoussis
06 07 18 59 12, issots@neuf.fr

Vice-président + Internet + fichier : Bernard Knapp

94 220 Charenton
06 19 54 32 78, b.knapp@free.fr

Trésorier : Joël Quenet

BP 70038 - 28 220 Cloyes / le Loir
06 13 27 27 23, j.f.kenet@wanadoo.fr

Secrétaire : Frédéric Lemaire

86 rue de Paris - 92 100 Boulogne-Billancourt
06 72 15 97 20, frederic.lemaire@mgclubdefrance.com

International : Alain Bothorel

21 Rue du Commandant Mouchotte - 94160 Saint mandé
abothorel@pb-eba.com

Conseil d'administration du MG Club de France :

Marie-Hélène Bergel : Newsletter et Heritage

59 rue de la Concorde - 92 600 Asnières sur Seine
06 81 42 81 94, mh.bergel@mgclubdefrance.com

Jérôme Boëly : site Internet

70 rue de Paris 92 100 - Boulogne-Billancourt
01 46 20 01 87, jerome.boely@mgclubdefrance.com

François Daric

18 rue Niollet - 37120 Champigny sur Veude
06 11 13 94 21, francois.daric@mgclubdefrance.com

Hervé Ditner

9 rue du Général de Gaulle - 68990 Galfingue
06 11 98 83 42, herve.ditner@mgclubdefrance.com

Vincent Dransart

59 rue de Longueville - 62650 Hucqueliers
03 21 90 54 58, vincent.dransart@mgclubdefrance.com

Bernard Leveugle : Coordination des sorties et manifestations

79 av de la République - 77 450 Esbly
06 85 31 70 53, bernard.leveugle@mgclubdefrance.com

Animation des régions

Bernard Joubert - cbjoubert@cegetel.net
Fabien Robert - frobert@magic.fr

Boutique

Marc Aubert

La Roche 43210 BAS EN BASSET
04 71 61 09 67, marclouis.aubert@wanadoo.fr

Registres :

MG d'avant-guerre : Marc Aubert

MG série T : Joël Fleury

19 rue du Général de Gaulle - 85 160 St Jean de Monts
06 09 66 53 35, jofleury@free.fr

MG registre A : Christian Lissot

8 rue de l'Etang Le Gay - 91 460 Marcoussis
06 07 18 59 12, lissots@neuf.fr

Midget : Laurent Derancourt

4 Hameau de Combericol - 42 320 La Grand Croix
06 21 70 90 40, l.derancourt@France-repro.fr

MG 1100 et 1300 : Jacques Truchon

10 bis rue des chênes - 33 600 Pessac
05 56 46 09 70, techno11001300@free.fr

MG registre B : Bernard Joubert

28 route de Sainte Assise - 77240 Seine Port
06 76 96 56 76, cbjoubert@cegetel.net

MG modernes : Jacques Benbassat

18 rue du Lieutenant Lecomte - 78 510 Triel sur Seine
06 08 86 45 21, jacques.benbassat@mgclubdefrance.com

Remerciements :

Textes : P. Aubry, J. Benbassat, A. Bothorel, X. Bouchenot, J.P. Cavalier, V. Dransart, J.J. Dussart, A. Grimand, C. Jacquot, B. Joubert, P. Paillas, A.L. Paulic, L. Tauré

Photos : P. Aubry, J. Benbassat, X. Bouchenot, J.P. Cavalier, V. Dransart, J.J. Dussart, E. Francolin, A. Grimand, C. Jacquot, B. Joubert, B. Knapp, P. Paillas, A.L. Paulic, A. Pons, L. Tauré

Imprimeur :

BRARD Impression

8 rue de Vignoru 60110 ESCHES
(Imprimé en France / Printed in France)

Sommaire

Editorial.....	3
Histoire	
Old Number One.....	4 - 7
Vous avez dit MG ?	
MG de Stars.....	8
Vous et votre MG.....	8
Insolite.....	8
Dédicace.....	8
Avis de recherche.....	9
Technique	
Installer un servo sur une B.....	10 - 11
La vie du club	
Calendrier 2007.....	12 - 13
50 ans du MGCC Luxembourg.....	13
Miniatures	
MG miniatures «les voitures de Police».....	14 - 16
Les régions	
Les animateurs régionaux du MGCF.....	17
La vie du club : les sorties régionales	
Alsace	
4 ^{ème} Kougelpopf'run.....	18
Pays de Gex- Savoie - Haute Savoie	
1 ^{er} Rebloch'run.....	19
Rhône Alpes	
Epoqu'Auto à Lyon.....	20
Bretagne	
L' Armoric British Car.....	20 - 21
Ile de France	
Rétromobile.....	21
La traversée de Paris.....	22
Poitou Charentes	
Le circuit des remparts à Angoulême.....	23
Les Remparts à Angoulême chez Richard Peacock.....	23



MG Club de France

59 rue Violet, 75015 Paris – tél 06 62 96 53 83
email: mgcf@free.fr - http://mgcf.free.fr
http://mgclubdefrance.com

Editorial

Chers ami(e)s MGistes ;

Le début d'année est traditionnellement l'occasion de tirer un bilan de l'année passée, de prendre de bonnes résolutions et de faire de nombreux projets.



2006 restera pour moi une très grande année pour notre club avec la réalisation de nombreux projets comme les nouveaux statuts du club, de belles sorties partout en France qui font systématiquement le plein de participants, l'organisation du MG Event qui nous a valu beaucoup de messages de sympathie et de nombreuses retombées dans la presse.

Nous disposons maintenant d'une boutique avec de nombreux articles que vous avez envie d'acheter. Notre site Internet est régulièrement remis à jour.

Le bilan financier 2006 est très positif. Même si nous ne disposons plus de l'aide de MG Rover, nous avons montré que nous pouvons continuer à faire vivre et à développer notre club grâce aux bénévoles, à de nouvelles sources de revenus et à une gestion très rigoureuse. Le MG Event nous a aussi apporté des revenus exceptionnels qui vont nous permettre de financer quelques investissements.

Les effectifs du club ont dépassé pour la première fois de son histoire les 500 membres à jour de cotisation. Les régions sont de plus en plus actives. Les registres se développent.

De plus en plus de membres donnent un peu de leur temps pour faire vivre le club.

Cerise sur le gâteau : la convivialité et l'amitié. Je sais que, grâce au MGCF, vous avez eu l'occasion de rencontrer de nouveaux amis que vous voyez régulièrement. Vous aurez l'occasion de vous exprimer sur le bilan de l'exercice 2006 lors de notre assemblée générale, le samedi 10 mars à Reims, mais d'avance, merci à tous pour cette fabuleuse année 2006.

Notre club doit continuer à se développer en 2007, mais de façon maîtrisée. A quoi bon augmenter les effectifs si nous ne pouvons pas répondre aux besoins de nos membres, et proposer de plus en plus d'activités.

Nous avons, lors d'une réunion du conseil d'administration le 16 décembre dernier, défini trois axes de développement pour 2007 :

- Développement des régions avec des possibilités pour les membres de se rencontrer plus souvent pour partager leur passion.
- Développement des services proposés aux membres du club en fournissant des conseils pour entretenir nos MG ou une liste de bonnes adresses.
- Développement de la communication par le net avec une refonte de notre site avec un espace strictement réservé aux membres du club.

Bien sûr, nous proposerons toujours de belles sorties pour vous faire découvrir de belles régions. Nous vous proposerons aussi de rencontrer des propriétaires de MG européens, en participant aux événements européens majeurs en 2007 : MG Event en Allemagne, 50^{ème} anniversaire du MGCC Luxembourg et meeting du MGCC à Silverstone.

Reste à prendre de bonnes résolutions.

Le MG Club de France est votre club. N'hésitez pas à vous investir dans la vie du club, en fonction de votre temps libre, de vos moyens ou de vos compétences.

N'hésitez pas à nous proposer votre aide pour telle ou telle activité, faites-nous part de vos projets, envoyez-nous de jolies photos, des articles pour alimenter le site Internet ou ce magazine. Faites connaître notre club aux passionnés qui, comme vous, ont l'esprit MG.

Dernière résolution : n'hésitez pas à partager votre passion et profiter de votre MG tout au long de l'année.

Je vous souhaite de vous faire plaisir tout au long de l'année au volant de vos MG.....Safety fast bien sûr !

Philippe Aubry
Président du MG Club de France

WWW.DYNOLITE.FR

DYNOLITE

OIL

C'est le manque d'huiles adaptées qui a amené «Dynolite» à créer une gamme spécifique de lubrifiants pour les moteurs et les transmissions.

Les lubrifiants actuels du commerce, bien que de très haute technologie, ne conviennent plus aux véhicules anciens. Ils sont trop fluides, insuffisamment onctueux et leurs «additifs» sont néfastes au bon fonctionnement mécanique et aux matériaux utilisés autrefois...

Retrouvez toute la gamme sur :
WWW.Dynolite.fr

APPROVED BY
GASOLINE
APPROUVE PAR

DYNOLITE
20W60

DYNOLITE
110
SAE 110
SAE 110
SAE 110
Lead substitute

Adresse: ZAC du Cornouiller 78870 Bailly.
TEL: 0892.70.1 078 - FAX: 0 1.30.80.21.50

MG old number one



Tous autant que nous sommes avons entendu parler de Old number one. On sait vaguement que ce doit être une des premières MG. That's all, souvent.

Nous avons envie de creuser le sujet pour découvrir la vérité derrière la légende.

1- Contexte

A- La naissance de la marque MG

Pour tous les contemporains MG est synonyme de sportscar, mais la firme a toujours fabriqué des berlines et des voitures « presque sages », surtout à ses origines.

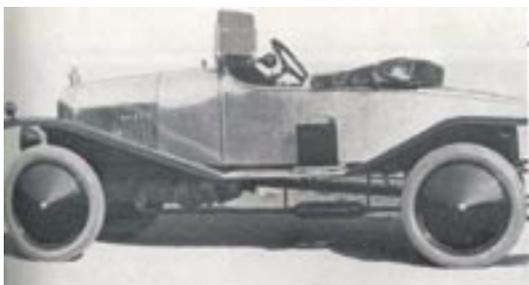
Au début des années 20, Cecil Kimber l'administrateur des Garages Morris, était chargé de la vente des automobiles Morris à Oxford.



Madame Kimber dans une Morris bullnose MG

A cette époque, il n'était pas rare que les clients, riches pour la plupart, fassent personnaliser leurs autos en terme de carrosserie et de performances. Les concessions, se spécialisaient dès lors dans la finition et le « tuning avant l'heure » des productions officielles. C'était l'origine d'une marge complémentaire fructueuse. Kimber en charge donc du district d'oxford, ne manquait pas à l'appel pour satisfaire les goûts du client.

En 1920 Morris ayant abandonné sa propre version sport du modèle Cowley,- qui n'avait pas été une réussite commerciale-, les distributeurs commencèrent à proposer des évolutions du châssis standard.



Morris cowley sport inspiratrice de oldN1

Kimber, à partir de 1922, fait donc des essais avec des carrosseries spéciales. Il produit en 1923 une version très «tunée», la 11.9 h.p. Ratworth. Six de ces autos seront construites, et il est légitimement possible, pour de nombreux historiens de la marque de dire que ces six châssis sont les premières MG de l'histoire.

On atteint là les tréfonds d'une querelle comparable à celle de la datation du Saint Sépulcre pour les catholiques. Quand est né l'octogone ?? Il y a de quoi être étonné en compulsant la documentation anglaise... quand a été fabriquée la première MG ?

Il est clair que 1923 ne coïncide pas avec le calendrier de la renaissance vécue par la marque dans les années 1990. L'aubaine de fêter un inespéré 75ème anniversaire aurait amené les responsables marketing de BMW à réécrire l'histoire en 1999, en optant pour 1924, avec l'appui des historiens du MGCC...

1924, il s'agit là de l'année où Kimber met sur le marché une 14/28 super sports, passée grâce à ses soins à 40 CV, mais qui à l'époque est encore - semble t-il objectivement - une Morris "un peu plus".

Cela étant, une brochure publicitaire destinée à vanter ses mérites mentionnerait le logo MG pour la première fois.

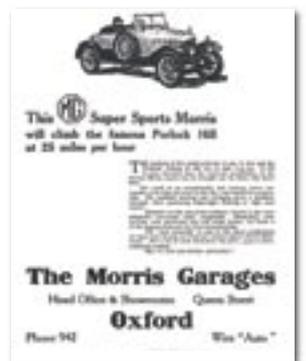
Les états de vente de Carbodies qui réalisait les carrosseries pour Kimber mentionnent que old number one, en 1925 serait la 48ème carrosserie réalisée pour MG...ce qui donne une certaine consistance à cette hypothèse de 1924, voir de 23...

Des motifs exclusivement commerciaux, auraient ils donc amené à officialiser 1924 comme l'année zéro de la marque ? Sans datation à l'oxyde de carbone à l'appui, la question reste ouverte.

Ne nous prononçons pas, une querelle anglo/ anglaise voir anglo / allemande ne nous concernant point... Des guerres ont commencé pour moins que ça. Reste qu'officiellement aujourd'hui, 1924 est l'année de la création, et que c'est une date antérieure à la réalisation de Old number one, la première MG officielle... Cherchez l'erreur..

Car si l'on pouvait se contenter de nager entre 1923, et 1924, ça se complique... car « Old number one », la bien (?) nommée affiche un « 1925 » sur son acte de naissance.

C'est d'ailleurs ce qui m'a amené à m'intéresser à elle.



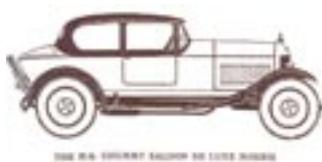
B- le concept de Sportscar

En lisant nombre d'articles sur Cecil Kimber on constate que l'édition des 24 h du Mans 1923 marque pour lui, comme pour d'autres constructeurs européens, un déclic. Auparavant on peut considérer que les autos participantes aux courses automobiles européennes sont des autos d'usines, pilotées par des pilotes employés, voir des voitures supportées par des nations ayant envie d'exercer un leadership sur les premières courses mécaniques du siècle.

Le Mans 23 – première édition, et gagnée par une chenard et walker met en présence des autos sur un circuit, autos pour partie engagées par des usines mais aussi des voitures pilotées par de riches propriétaires qui n'hésitent pas à lancer sur la cendrée une nouvelle acquisition bel et bien achetée à un constructeur. Ils s'engagent eux même à titre individuel, payant éventuellement pour un support mécanique pendant l'épreuve. Un nouveau marché est né, celui de la voiture de course.



Morris F periode pré mg



On reconnaît ici le sens de l'entreprise et de la communication. de Cecil Kimber. Un sens évident, si l'on pense qu'en 1931 il créera le MG car club, premier club de marque mondial, destiné à fédérer les acheteurs, à les conduire à « racheter » MG, et à produire ce lien si spécial qui nous unit tous à présent.

Kimber saisit donc en 1923/1924 cette évolution de la « sportscar » et pense qu'il pourrait vendre des autos de sport a de riches britanniques envious de s'inscrire dans les compétitions locales dont on commence à envisager la naissance. La MG bifurque de l'idée de préparateur de berlines Morris simplement « tunées » à celle de productrice de sportscar élaborées.



MG 14 28

2- Naissance de Old number one

La carrosserie

Commandée à Carbodies et réalisée en février 25, elle est faite de métal formé sur une âme en frêne. Le look global est dit avoir été inspiré, toutes proportions gardées, par la Fiat 1922 de grand Prix. L'originalité en est le double auvent inscrit dans la carrosserie. C'est une deux places décalées, afin de minimiser le maitre couple.

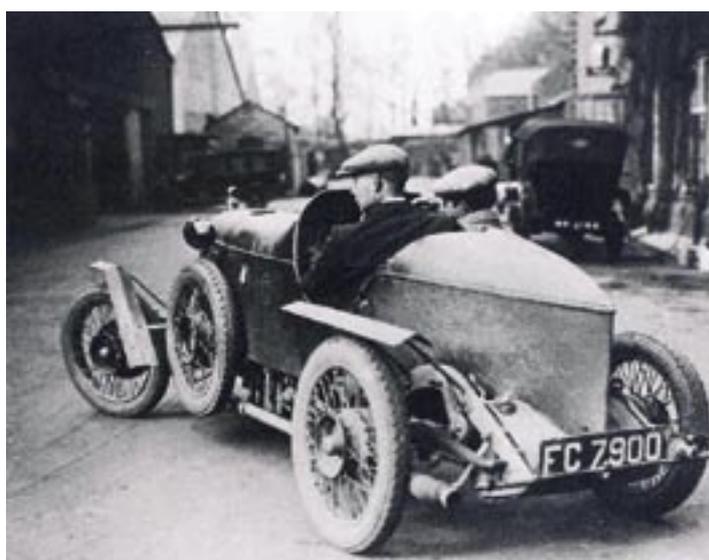
La pointe arrière est très corrélée au goût de la période.

On remarquera les garde-boue extrêmement minimalistes, comme fichés dans la partie arrière du châssis.

L'engin est peint en gris moyen et a été testé sur les routes autour d'Oxford.



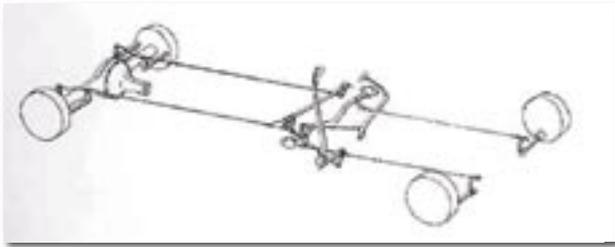
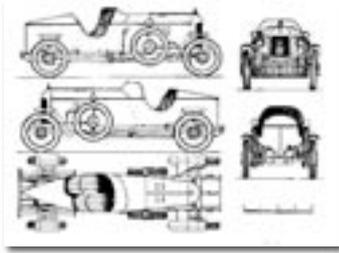
Old number one et Kimber , photo celebrissime



vue arriere Old number one avant la course

Le châssis

La partie antérieure du châssis est empruntée directement aux châssis Morris, courant; la partie arrière est modifiée pour que les rails passent au dessus de l'axe arrière et utilisent des ressorts semi elliptiques. Et ceci dans l'idée d'améliorer la tenue de route, ce qui sera une constance dans la philosophie de la marque à travers les années.

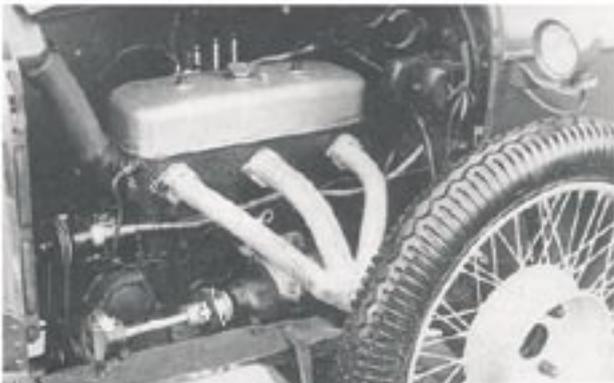


Kimber a travaillé énormément les freins, avec un système dual. Une pédale essayant d'actionner les freins sur le train avant, monté avec des tambours de 12 pouces à deux mâchoires. Les freins arrière sont commandés par un « frein à main » localisé à l'extérieur de la voiture. Les tambours arrière ont chacun quatre mâchoires, ce qui est exceptionnel à l'époque.

Le moteur

Le moteur utilisé fait partie d'un lot de 200 unités acheté à Gilchrist Car. C'est un Hotchkiss anglais fabriqué sous licence et en cote anglaises (confère un précédent numéro de Heritage).

C'est un moteur avec soupapes en tête. La cylindrée est de 1496cc et procure 38 BHP.



Le moteur précis a été fondu le 2 février 1925 ce qui oblige à dater l'auto de 1925. (NDLR hommage à Jean Christophe Averty).

Les moteurs en question différaient dès leur montage dans l'usine Gilchrist de ceux qui étaient expédiés chez Morris. En effet l'entrée d'air et l'échappement différaient. Cela nous rassure sur l'originalité purement MG de l'auto.

3- La compétition de land's end

La voiture est terminée et immatriculée le 27 mars 1925, soit à peine deux semaines avant l'événement. Un jour avant l'épreuve on constate que le châssis est fendu, il est reforgé dans la nuit. Kimber, accompagné de Wilfred Matthews part à l'attaque du "Land's end".

A savoir, le rallye / trial est une épreuve d'endurance plus qu'autre chose. Il s'agit d'aller au bout du chemin et d'avoir de la fiabilité. Toutes les autos arrivant à bon port, ont une médaille. En fonction de leur catégorie de cylindrées et de leurs performances à des épreuves spéciales aussi variées, mais aussi banales aujourd'hui que des départs en côte, il est possible d'obtenir une médaille d'or.

Les performances de Old number one, sur le terrain font état d'un possible 70mph, à comparer avec les performances maxi de l'époque de 100mph, peu fréquentes et réservées à des cylindrées bien plus importantes.



Two seater MG - 1925

Le parcours qui part de Londres et rejoint la mer, en Cornouailles utilise les routes "normales", passe par quelques cotes célèbres. Bref vu d'ici le lands end n'est pas un monstre kilométrique. Mais pour sa première participation à une épreuve officielle, une MG obtiendra bel et bien la meilleure récompense possible, et c'est ce que l'histoire et le public de l'époque retiendront. On reverra peu Kimber au volant. Notons que d'autres « Morris plus » fabriquées par MG en 24, participaient à l'événement, et que certaines se classent presque aussi bien que Old number one, mais bon.. Restons sur le mythe du sportscar. C'est ça qui nous fait vibrer, non ?

motor dream

depuis 1979

Le plus important stock de pièces.

MG	Mini	Jaguar	Healey	Triumph
MG	Mini	Jaguar	Healey	Triumph
MG	Mini	Jaguar	Healey	Triumph

www.motordream.com
Commandes en ligne, infos techniques.

ZAC du Cornouiller, 78870 BAILLY.
Tél. 0892 70 10 72 - Fax 01 30 80 21 50

4- Ils ont retrouvé old number one

Après l'épreuve l'auto est vendue à un ami de Kimber, puis sa trace est perdue.

C'est un ancien employé de la firme MG, ayant travaillé aux débuts de l'aventure qui retrouve par hasard en 1930 un châssis qui dépasse dans une casse pas loin de Manchester. Des lors elle sera protégée et le patrimoine britannique se lancera dans la reconstruction de ce qui passe pour une des pièces majeures de l'automobile britannique contemporaine.

Curieuse idée, l'auto une fois reconstruite est peinte en rouge. Et c'est ainsi qu'elle nous est connue, et qu'on peut l'admirer à Gaydon, à l'héritage Trust.

Ceux qui ont eu le privilège depuis de l'essayer l'ont trouvée amusante sur le mouillé. Une auto faite pour glisser sur la boue pas pour foncer sur les autoroutes, en vérité, et fort bien adaptée à son époque ainsi qu'aux fameuses courses de côtes britanniques.

5- Conclusion FC 7900 ou old number one ?

Parler des origines du monde... c'est se demander qui de l'oeuf ou la poule fut le premier.

Il en va ainsi dans notre monde MG.

Le logo MG de Morris garage dans une pub en 1924 où Old number one en 1925 marquent ils l'un ou l'autre les débuts de la MG company, et accessoirement de l'histoire dont nous sommes "fans" ?

Si l'on s'en tient aux écrits de Kimber, si l'on considère que Cecil a porté le projet MG en son sein, et qu'il en était l'âme, on retiendra qu'il fit nettement savoir que pour lui, le segment des sportscar était l'objectif fondamental de la société, que seule la création complète d'une auto était pour lui synonyme de l'établissement de sa société comme celle d'un fabricant.

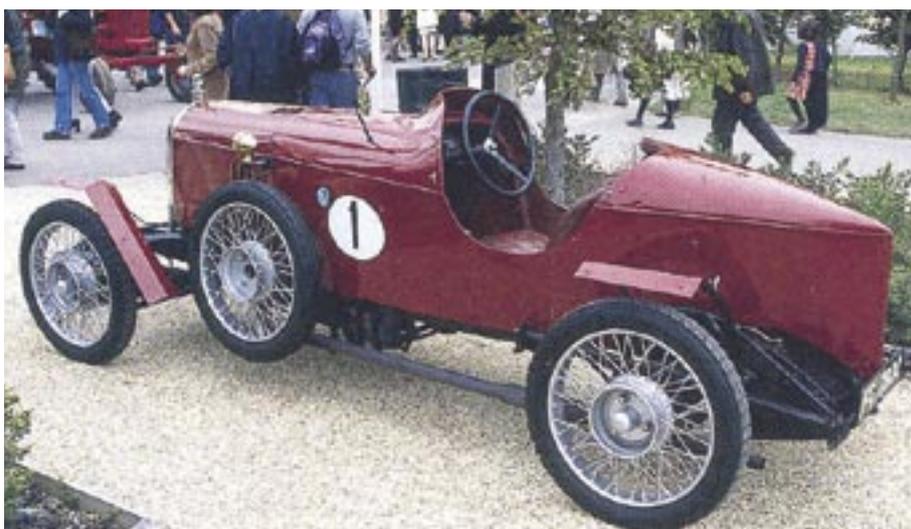
Dès lors il est évident que FC7900, conçue par lui, pilotée par lui et marketée par lui auprès des possibles acheteurs de sportscar, qui permirent à MG de décoller, est incontestablement l'incarnation première et fondamentale de l'octogone.

Elle mérite l'appellation de « old number one ». Ainsi soit il. C'est la fin du film.

Alain Bothorel

Bibliographie

Dick Knudson est l'homme dont les écrits me semblent le plus précis sur l'histoire de la bête. Incontestablement, on trouve de tout dans les livres et sur le net. Presque l'in vraisemblable, y compris des datations de old number one parlant de 1929, date à laquelle d'autres Mg ont déjà apparus. Si d'aventure certains veulent apporter leur Pierre à l'édifice, welcome



Tel: 04 73 63 79 00 **63 260 AIGUEPERSE** Fax: 04 73 67 61 92

BOCHE AUTOMOBILES

Votre Anglaise «neuve» comme si vous étiez à l'époque....

MG, AUSTIN HEALEY, TRIUMPH

ACHAT / VENTE / IMPORTATION restauration état concours, Vente et expédition de pièces de rechange, travaux d'entretien et restauration sur devis.

BOCHE AUTOMOBILES
63260 Aigueperse,
Tél.: 04 73 63 79 00
www.bocheauto.com



MG de stars



*La métamorphose des cloportes -
1965, de Pierre Granier-Deferre avec Lino Ventura, Charles
Aznavour, Irina Demick, Maurice Biraud*

*Voyage à deux (Two for the road)
1967, de Stanley Doren avec Audrey Hepburn Albert Finney Claude
Dauphin Jacqueline Bisset*

Vous et votre MG

Clara



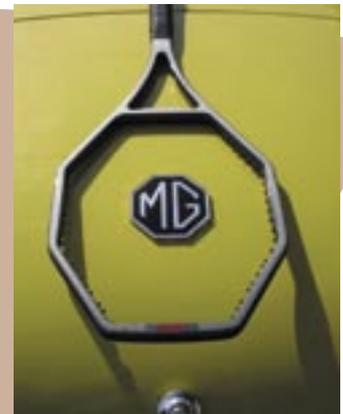
Paul



*la relève est assurée
dans la famille Cavelier !*

Insolite

*Ils avaient de l'allure, en ce temps
là, les mécanos !!*



Jeu, set et match

Dédicace

*Le Maroc, la Corse, un club d'amis, une MG,
que du bonheur non !
Merci Cécil pour l'idée de génie à propos de nos autos fétiches.
Merci Philippe d'être le rassembleur de nos passions.
Merci Bernard de nous offrir du rêve ?
Pourquoi ces remerciements ?
Il s'agit en fait de vous raconter notre conte de Noël 2006.
Au nord de Lyon vivent Danielle, Benoît et leur adorable coupe
d'ânes, Bettie et Justin. Tous les quatre nous ont accueillis
chez eux pour le réveillon de la Saint Sylvestre et au pied du
sapin trénaient six paquets rouges de même taille identifiés à nos
prénoms : Benoît, Bernard, Georges, Jean-Jaques, Michel, Vincent.
Et devinez donc ce que contenaient les mystérieux paquets de chacun :
une peinture à l'huile de notre MG préférée
sur fond de décor marocain.
Le père Noël qui nous a fait ce merveilleux cadeau
est notre ami Jean-Pierre dont la deuxième passion
est bien évidemment la peinture.
Son talent qui n'a d'égal que sa gentillesse ne vous échappera probablement pas à la vue de la photo.
Bonne année 2007 à toutes et à tous.*



Avis de recherche

Depuis la mort de Jacques Potherat, les portes de Montlhéry sont closes.

Le raccourci est certes osé.

Mais ce précurseur et amateur français de MG, anglophile par snobisme dans un premier temps, (comme il l'avouait lui-même), par passion ensuite, était l'un des plus acharné militant pour pouvoir continuer à rouler sur cette piste si chère aux MG. Il avait pu organiser trois éditions du « Vintage Montlhéry » avant que la maladie ne l'achève.

Avec les « Coupes de l'Âge d'Or » et le « Bugatti à Montlhéry » (qui n'existe plus) c'étaient les « rendez-vous » les plus importants du calendrier français pour les amoureux des anciennes autos et des MG.

« Le Mans Classic » n'était pas encore créé et « le Grand Prix Historique de Monaco », tous les deux ans semblait très éloignée de Paris...

Aussi, quand Eric Hélène a relevé le défi de continuer à faire vivre « Les Coupes de l'Âge d'Or », (après Le Mans et Rouen dans les années 60) hors de Montlhéry, à Dijon, haut lieu de l'histoire française de la Formule 1, et notamment du célèbre duel Arnoux-Villeneuve, quand Quentin Potherat, le fils de Jacques l'a accompagné dans cette nouvelle aventure, la légitimité et surtout l'envie de se retrouver entre complices d'une même passion, sur de nouvelles routes, n'ont pas été longue pour nous décider.

Ajoutez à cela, une région viticole célèbre : la Bourgogne, la proximité de plusieurs frontières, et donc la possibilité de recréer cette atmosphère internationale si particulière du « Vintage Montlhéry ». (Ceux qui ont connu savent de quoi je veux parler...)

C'est tellement vrai que Marc Nicolosi, le créateur de Rétromobile et Président du Club Bugatti France vient chaque année avec une meute de plus de trente Bugatti dont au moins vingt Grand Prix pour le plaisir de tous.

Il y a deux ans, nous avons décidé avec TB 0448 de faire route ensemble avec François M... et sa Bugatti T40 et Jean N... et sa Bugatti T38.

Ce n'était pas les premiers kilomètres que nous effectuions ensemble et les bonnes performances et la fiabilité du « 1344 cm³ » XPAG en plus de son confort en font une véritable alliée de poids dans ce genre de manifestation... Les places de la MG sont très agréables par canicule en comparaison des planchers brûlants des Bugatti...et il est fréquent que ces dames demandent à changer de monture pour goûter aux plaisirs de la voiture rouge anglaise... (seulement de la voiture !)

En partant de Montlhéry et en se dirigeant vers Fontainebleau, puis Sens, il est possible de rejoindre Dijon en passant par Tonnerre et Ancy le François en longeant un canal fluvial très agréable pendant les chaleurs du début de l'été.

Au sud de Dijon, il y a vers la route de Beaune, de nombreuses raisons de s'arrêter et de ne surtout pas repartir : « Gevrey Chambertin », « Clos Vougeot », « Nuit-Saint George », « Beaune »... autant de noms qu'il n'est pas permis d'ignorer... L'architecture locale est par ailleurs des plus remarquables et de nombreuses belles propriétés servent de chambres d'hôtes.



Le succès est d'ailleurs au « rendez-vous » comme je l'ai vu l'année dernière, lorsque je suis allé à Dijon avec Philippe dans sa Bugatti type 35.

Passons sur la casse moteur du type 35... (J'aurai du prendre ma MG...) et attardons nous sur les autos rencontrées dans le paddock et sur la piste.

Outre la TC 5272 immatriculée LBP 150 de Dave Saunders dont une description très complète figure dans le livre de Chris Harvey « The Immortal T Series » (et non « the immoral T series » qui aurait très bien pu inspirer Russ Meyer...) j'ai photographié cette monoplace bleue dont le châssis allégé semblait provenir d'une TD et le train avant d'une Lancia.

L'auto proviendrait d'Afrique du sud et a été revu au « MG-Event of the Year » en Auvergne.

D'après Norman Ewing, (South Africa):

« La voiture a été construite en Afrique du Sud par le regretté Harry Pearce et était connue comme la « Pearce Spécial ». Elle a un train avant de Lancia .

Je regrette de ne pouvoir vous donner d'autres détails, mais la voiture est maintenant en la possession de James W... qui habite en Ecosse et qui était à Charade «

Mais James W... ne figure pas sur les registres de Charade...

Je suis à la recherche d'informations complémentaires sur cette auto.

Si vous savez quelque chose, « écrire au journal qui transmettra... » selon la formule consacrée...

Une chose est néanmoins certaine, le staff qui l'entourait buvait du champagne français.. Et nous, pendant ce temps, nous étions en train d'organiser le rapatriement de la Bugatti de Philippe et nous demandions comment annoncer la mauvaise nouvelle à sa femme...

Beaucoup rouler avec une auto, bien l'entretenir et avoir toujours de l'huile dans les carters ... est le meilleur truc pour ne pas avoir de panne. La mienne a fait 12 000 kms l'an dernier, rien que pour du plaisir.

Et cette année, je retournerai bien sur à Dijon. Y serez-vous ?

Cela ferait plaisir à Jacques Potherat et à tous ses amis, ceux qui partagent son amour des belles anglaises en particulier et de l'auto en général...

Xavier Bouchenot

NDLR : Vous avez des photos amusantes, étonnantes, intrigantes pour illustrer ces rubriques ?

Merci de les envoyer à la rédaction afin de les publier dans un prochain Heritage.

(fichier format JPEG en 300dpi, ou document papier, photo.. qui vous seront rendus)

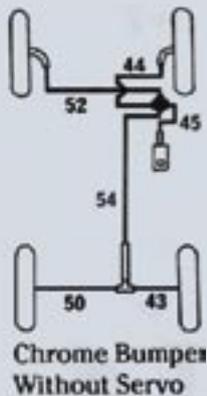
MONTAGE D'UN SERVO FREIN SUR MGB 1968 SIMPLE CIRCUIT

Par Bernard JOUBERT - Registre B

L'adoption d'un servo-frein diminue l'effort que vous avez à fournir sur la pédale de frein, mais si votre circuit est défectueux cela n'améliorera pas les performances.

Pour vous aider à appuyer sur la pédale de frein le dispositif du servo-frein récupère l'énergie fournie par la dépression du moteur au niveau de la tubulure d'admission, là où sont fixés les carburateurs.

Avant d'envisager cette amélioration vérifier que votre circuit est en parfait état et qu'il s'agit d'un simple circuit (dans le compartiment moteur vous trouvez sur la durite de frein qui provient du maître cylindre un répartiteur 4 voies avec 1 entrée et 3 sorties : 1 pour l'avant droit, 1 pour l'avant gauche et 1 pour l'arrière).



Le kit comporte :
le servo, une platine et une patte de fixation, une durite caoutchouc avec un clapet anti-retour, deux colliers, et une canalisation de frein avec ses 2 embouts.
Une notice en anglais.



Pour la fourniture il semblerait que tous les fournisseurs habituels que j'ai contactés proposent le même dispositif, mais pas au même tarif !
Après 6 appels en France l'éventail des prix va de 240€ à 554€ TTC, faites jouer la concurrence !

La pose commence par implanter la platine support du servo côté droit du véhicule à fixer solidement, ainsi que la patte support. Respecter bien les angles pour le positionnement de la platine. Fixer le servo, puis passer aux raccordements.



Si votre répartiteur 4 voies est situé à l'opposé du maître cylindre, c'est à dire du côté où vous allez positionner le servo-frein, vous pouvez réutiliser la canalisation existante. Dans l'autre cas la conduite existante est trop courte, et vous devez faire confectionner une canalisation en récupérant vos embouts, ou mieux avec des embouts neufs.

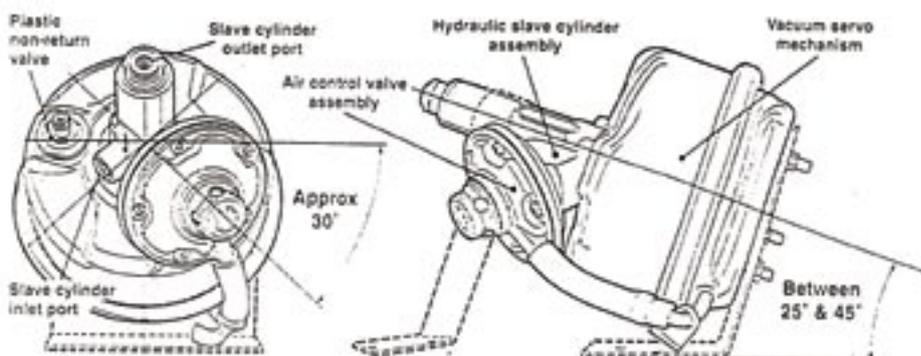
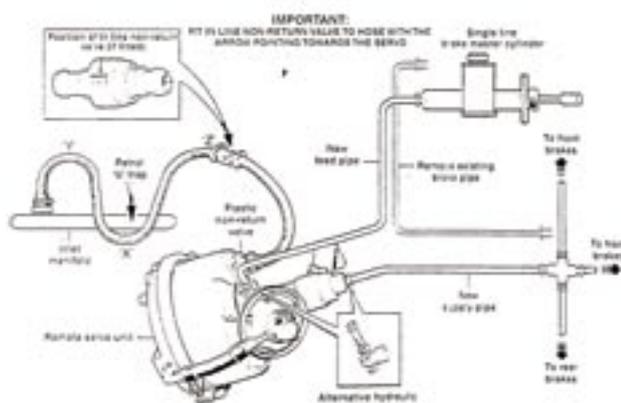


Schéma de principe du montage



Au sujet de la réalisation des canalisations LVA fournit une adresse :

Ets Etient

9 bis rue du commandant Pilot

92200 Neully sur Seine

Tel 01 46 24 70 86

Fax 01 47 47 85 85

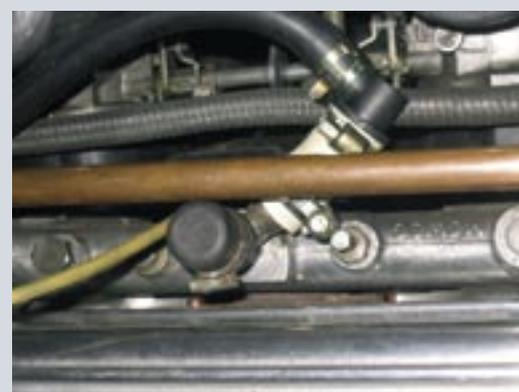
Mais en cherchant un peu dans les zones industrielles on trouve des revendeurs capables de fabriquer des canalisations à la demande.

Ensuite dépose du maître cylindre pour remplacer la canalisation « aller » qui doit être raccordée

au servo. Positionnement de la canalisation « retour » entre le servo et le répartiteur 4 voies. Au cours de la mise en place de ces tuyauteries, pour les coudes travailler uniquement à la main, pas d'outils qui pourraient blesser le tube. Regroupez le passage des canalisations sous le chauffage.



Raccorder le tuyau de prise de dépression sur la pipe d'admission sans oublier le clapet anti-retour

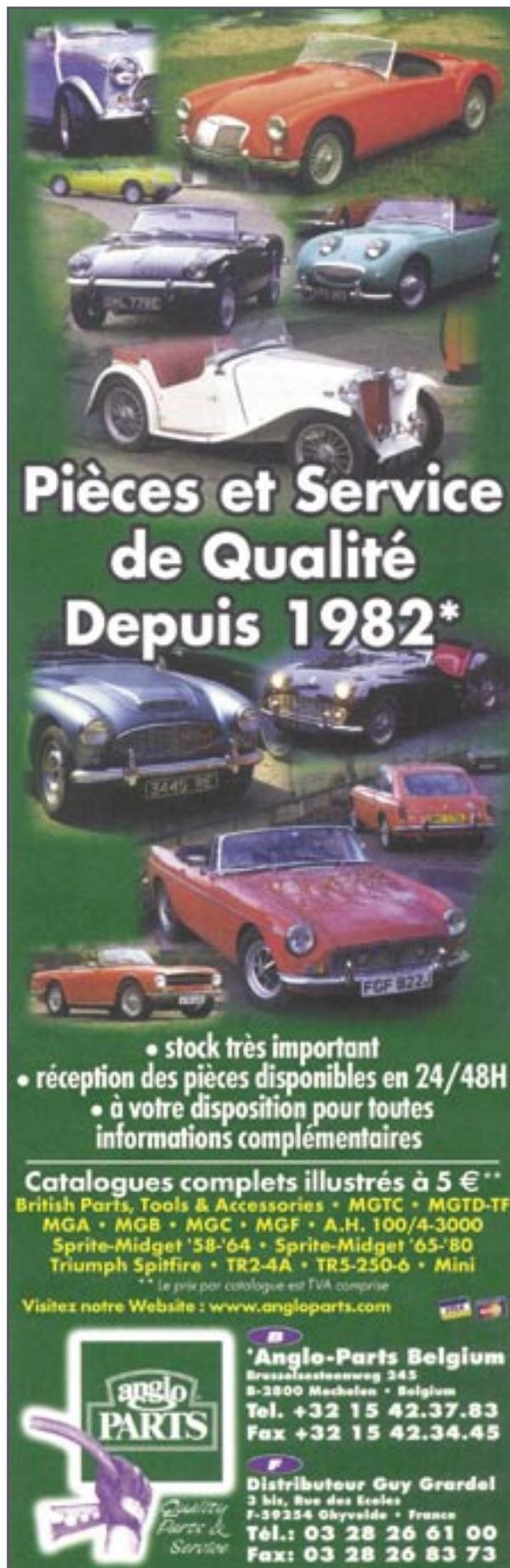


Une purge du circuit de freinage termine l'opération.

Commencer toujours par la roue la plus éloignée du maître cylindre, et terminer par la plus proche, prévoir 500ml de liquide DOT4. Pour le montage, il faut compter une demi journée de travail, bon courage !

- 10 mars** Rallye de l'AG en Champagne
Rallye touristique le samedi et assemblée générale du club à Reims
Contact : Philippe AUBRY philippe.aubry@mgclubdefrance.com 06 62 96 53 83
Contact : Michel Gautier 06 30 34 11 54
- 10 et 11 mars** Salon champenois du véhicule de collection de Reims (stand MG)
Contact : Michel GAUTIER mcs-g@wanadoo.fr 06 30 34 11 54
- 18 mars** Région Nord Pas de Calais : salon d'Arras (parc des expositions)
Exposition d'automobiles et motos anciennes. Bourse d'échanges
Contact : Vincent DRANSART vdransart@aol.com 03 21 90 54 58
- 25 mars** Région Ile de France : sortie dégomme
Contact : Fabien Robert frobert@magic.fr 06 14 10 22 48
- 1^{er} avril** Registres série T et avant-guerre en Touraine
Contact : Philippe AUBRY philippe.aubry@mgclubdefrance.com 06 62 96 53 83
- 28 et 29 avril** Région Rhône Alpes : rallye du Brionnais historique
Rallye organisé par le Brionnais Rétro Automobile Club, véhicules d'avant 1980.
3 catégories d'épreuves : tourisme, navigation, carto.
Contact : Alain GRIMAND colettegrimand@club-internet.fr 04 77 90 37 95
- 28 et 29 avril** Région Languedoc Roussillon : ronde Cévenole Classic
Rallye organisé par Auto rétro Cévennes, possible en « tourisme » ou « régularité »
Contact : Serge RECOLIN s-recolin@9online.fr 04 67 81 35 72
- 29 avril** Région Picardie : la ronde picarde
130 kms de routes pittoresques de Nanteuil le Haudouin
jusqu'à Coucy le Château dans l'Aisne.
Contact : Didier Bizeul bizeuld@guerbet-group.com 06 84 05 93 73
- 29 et 30 avril** Rallye de Vendée « la route de l'huître »
Contact : Joël Fleury joel.fleury@mgclubdefrance.com
- 12 et 13 mai** Région Nord Pas de Calais : rallye du Nord
Contact : Vincent DRANSART vdransart@aol.com 03 21 90 54 58
- 14 mai** Rhône-Alpes _ Printemps au lacs préalpins
Sortie proposée par B. Guillaumont
Contact : Alain GRIMAND colettegrimand@club-internet.fr 04 77 90 37 95
- du 24 au 27 mai** MG EUROPEAN EVENT OF THE YEAR 2007
A Speyer, près de Heidelberg en Allemagne
Organisé par le MGCC Allemagne - www.mgcc.de
- 9 et 10 juin** Rétro Meuse au lac de la Madine (55)
Contact : jean.jachniewicz@wanadoo.fr 06 87 66 90 87
- 9 et 10 juin** Région Rhône Alpes : British car show à Nantua
Rallye touristique le samedi et participation au British Car Show dont MG est l'invité d'honneur cette année.
Contact : Alain GRIMAND colettegrimand@club-internet.fr 04 77 90 37 95
- 23- 24 juin** Meeting MG à Silverstone (Angleterre)
- 23- 24 juin** GRAND PRIX DE TOURS
Contact : www.grandprixdetours.com
- 6, 7 et 8 juillet** Le Mans Story avec présence des clubs
sur le circuit Bugatti du Mans
Contact : Philippe AUBRY
philippe.aubry@mgclubdefrance.com 06 62 96 53 83





Pièces et Service de Qualité Depuis 1982*

- stock très important
- réception des pièces disponibles en 24/48H
- à votre disposition pour toutes informations complémentaires

Catalogues complets illustrés à 5 €**
 British Parts, Tools & Accessories • MGTC • MGTD-TF
 MGA • MGB • MGC • MGF • A.H. 100/4-3000
 Sprite-Midget '58-'64 • Sprite-Midget '65-'80
 Triumph Spitfire • TR2-4A • TR5-250-6 • Mini
 ** Le prix par catalogue est TVA comprise

Visitez notre Website : www.angloparts.com

anglo PARTS
 Distributeur Guy Gardel
 3 bis, Rue des Ecoles
 F-39354 Obryvalde • France
 Tél.: 03 28 26 61 00
 Fax: 03 28 26 83 73

Du 2 au 5 juillet

Région Midi Pyrénées : rallye « La Transpyrénéenne »
 4 jours) Traversée des Pyrénées de l'Atlantique à la Méditerranée
 Contact : Francis Bouyssou minibouy@wanadoo.fr
 05 56 23 03 37 et 06 81 30 92 63

31 août au 2 septembre

Région Languedoc Roussillon :
 Causses Cévennes Classic
 Rallye organisé par Auto rétro Cévennes possible en « tourisme » ou « régularité »
 Contact : Serge RECOLIN
s-recolin@9online.fr 04 67 81 35 72

1^{er} et 2 septembre

Région Alsace : 5^{ème} Kougelhopf'run
 Contact : Hervé DITNER ditner@wanadoo.fr

15 et 16 septembre

Reims : rétrospective sur le circuit de Gueux

15 et 16 septembre

Région Poitou Charentes : les remparts d'Angoulême
 Rallye le samedi et présence aux remparts le dimanche
 Contact : Richard PEACOCK longeveau@wanadoo.fr

9 – 11 novembre

Lyon – Epoqu'auto



Le 50^{ème} anniversaire du MG Car Club du Luxembourg

Du 23 au 26 Août, le MGCC luxembourgeois organise un week-end MG à Bourscheid-Plage, au bord de la sùre. Les festivités se dérouleront autour de l'hôtel Belair, avec une magnifique vue sur le château de Bourscheid. Le programme du week-end est le suivant : Arrivée le vendredi, et dîner pour ceux qui le souhaitent. Ronde touristique le samedi avec déjeuner et dîner gastronomique pour le 50^{ème} anniversaire, à l'hôtel Belair. Le dimanche, visite du musée des véhicules anciens de Diekirch, concours d'élégance et course de cache culbuteurs. Le week-end se terminera par un déjeuner. Hébergement possible en hôtel, bungalow ou camping. Inscriptions du 1^{er} mars au 1^{er} mai.



Contact :

MGCC Luxembourg Ton Maathuis,
 1, rue Tomm, L-9454 Fohren,
 Luxembourg,
 Email : maathuis@internet.lu, tel
 00352-834573 et www.mgcarclub.lu

L' HISTOIRE DES MG DANS LA POLICE EN MINIATURES

Abingdon a été un des fournisseurs privilégiés de la Police britannique. Les qualités de nos voitures préférées étaient aussi appréciées des constables.

C'est un thème de collection original mais, peu de versions sont reproduites par des industriels de la miniature de collection au 1/43. Pour compléter sa vitrine, il faut passer par le modélisme.

Voici ce qu'il est possible de trouver dans le commerce ou des transformations obtenues à partir de bases civiles.

1. Les premières MG utilisées par la Police furent la 18/80 et la Midget Type M.

Le choix étonnant de cette dernière s'explique par son prix modique et sa compacité appréciée par la Metropolitan Police de Londres. Compacité appréciée dans la circulation londonienne mais pas par les équipages très à l'étroit dans l'habitacle !



Une Type M peut être réalisée à partir d'un kit K&R Replicas.

2. les voitures sont devenues noires et ne sont plus seulement utilisées dans la capitale.

Après les J2, Type P, Type N, ce sont les TA, TB et TC qui ont les faveurs des policiers.

Elles reçoivent divers équipements spécifiques comme haut-parleur, panneaux lumineux, cloche d'avertissement et speedomètre calibré pour les contrôles de vitesse ! Le radar, ce sera pour plus tard.



La TB de démonstration de l'usine modifiée sur une base «Vitesse».



Une TC de la Kent Constabulary réalisée à partir d'un kit K&R Replicas.

3. en clients fidèles, les constables suivirent l'évolution de la gamme en remplaçant les TC par des TD puis par les TF 1250 & 1500



Une TD de la Police de Newcastle réalisée à partir d'un kit K&R Replicas.



Une TF de la Kent Constabulary a été vendue par Crossway Models.

5. Les roadsters ont leurs avantages mais également quelques inconvénients :

manque de place en cas d'arrestation, équipages livrés aux intempéries, ...

Aussi, l'apparition de la berline Magnette ZA fut bien accueillie et aussitôt incorporée dans les dotations des unités de Police.



Crossway Models a diffusé une série de 100 ex. d'une ZA de la Northumberland County Police en partant de la version civile vendue par Lansdowne-Brooklin.



Brooklin commercialise une ZA de l'Essex Constabulary Police.

6. Le lancement de la MGA coïncida avec la féminisation des effectifs de la Police routière, plus en avance sur son temps que son homologue continentale. Les A 1500 puis 1600 étaient peintes en noir mais aussi en blanc. Pourquoi cette différence ?

Les voitures blanches étaient réservées aux constables «conducteurs de 1^{ère} classe», hommes ou femmes, qui avaient suivi avec succès un stage de pilotage sur circuit.



Une MGA de la Lancashire Constabulary a été commercialisée par Corgi dans un coffret-diorama avec une Ford Zephyr.



Une autre MGA de la Lancashire Constabulary réalisée à partir d'une base Corgi. Cette 592KTB existe toujours.



GB Auto Parts

Spécialiste de la pièce Anglaise depuis 1985.
Aston martin, Austin Healey, Bentley, Jaguar, Lotus, MG, Triumph, Rolls Royce.

La Pièce Anglaise au Prix Anglais s'obtient en Angleterre tout naturellement!

00.44.1242.22.47.77

demandez Matthieu.

GB Auto Parts, 3 Marshalla Parade, Monson AVE, Cheltenham, Glous, GL50 4EH
 Tel: 00.44.1242.22.47.77 - Fax: 00.44.1242.26.35.45

7. Dès sa sortie, la MGB prend l'uniforme blanc ou noir des MGA. La première MGB (N° châssis 559) version Police arrive dans la Lancashire Constabulary bientôt suivie de neuf autres.

Puis c'est la Metropolitan Police de Londres qui en achète, suivie de tout le pays. Elles reçurent aussi des équipements spéciaux et des suspensions renforcées.



Deux MGB de la Lancashire Constabulary ont été vendues par Eagle's Race.

Pour tenter de pallier l'inconfort des équipages, des hard-tops furent parfois installés mais la faible garde au toit posa un problème pour le respect du port obligatoire des casquettes !



La MGB noire du Devon Constabulary réalisée à partir d'un kit K&R.

8. L'apparition de la MGB GT permis de résoudre le souci du port de la casquette, d'améliorer le confort et d'embarquer des accessoires pour le secours routier.

Le coupé eut un gros succès parmi les troupes surtout pour les patrouilles autoroutières. C'est la West Midlands Constabulary qui posséda la flotte la plus importante de GTs.



L'un des premiers exemplaires (XUK940H) de la West Midlands monté à partir d'un kit K&R transformé.



Une de leurs dernières voitures (CEA97J) fut modifiée en lui collant des bandes fluorescentes orange et bleues. Elle fut vite surnommée par les automobilistes « sandwich au fromage » !



CEA97J de la West Midlands monté à partir d'un kit K&R transformé.



A noter qu'il existe, au 1/18^e, une excellente reproduction par Universal Hobbies d'une GT de la police du Sussex.

9. La puissance limitée de la B incita Abingdon à proposer sa GT V8. En 1973, deux voitures de démonstration ont été prêtées à plusieurs unités de Police pour évaluation. Les qualités du moteur furent louées mais la suspension rebondissante à grande vitesse et le manque d'espace intérieur lui fit préférer la Rover P6. Toutefois, trois exemplaires banalisés ont été utilisés sur les autoroutes de la Vallée de la Tamise au grand désespoir des amateurs de vitesse.



L'un des deux démonstrateurs de l'Usine réalisé à partir d'une base Dinky. Cette GOF88L existe toujours.

Après la fermeture de l'usine, la Police utilisa des MG Metro, Maestro, Montego puis plus récemment ZS et ZT. Mais cela, c'est une autre histoire...



Les animateurs régionaux du MGCF

RÉGIONS	DÉPARTEMENTS	ANIMATEUR	ADRESSE	TEL - FAX
ALSACE	67 68	Hervé DITNER	68990, Galfingue ditner@wanadoo.fr	03 89 81 90 00 06 11 98 83 42
AQUITAINE	24 33 40 47 64	Jacques TRUCHON Francis Bouyssou	33600 Pessac techno11001300@free.fr 394, Bergueil 33550 HAUX minibouy@wanadoo.fr	05 56 46 09 70 05 56 23 03 37 06 81 30 92 63
AUVERGNE	03 15 43 63	NOUS CHERCHONS UN RESPONSABLE POUR CETTE RÉGION		
BOURGOGNE	21 58 71 89	nous cherchons un responsable pour cette région		
BRETAGNE	22 29 35 56 (44)*	Michel ROUBY	44830, Bouaye michel.rouby@tele2.fr	02 40 65 46 87
CENTRE VAL DE LOIRE	18 28 36 37 41 45	Robert FLEURENT JEAN RENÉ CRÉTÉ	37300 Joué les Tours fleurent.robert@aol.com 37210 Rochecorbon jrcrete@wanadoo.fr	02 47 53 36 23 06 12 52 89 21 02 47 53 36 23 06 09 72 03 62
CHAMPAGNE ARDENNES	08 10 51 52	Michel GAUTIER	51370, St Brice Courcelles mcs-g@wanadoo.fr	03 26 87 09 87 06 30 34 11 54
FRANCHE COMTÉ	25 39 70 90	Contacter la région voisine		
ILE DE FRANCE	75 77 93 94 78 91 92 95	FABIEN ROBERT	95590 Presles frobrot@magic.fr	06 14 10 22 48
LANGUEDOC ROUSSILLON	11 30 34 48 66	Serge RECOLIN	30120 Breau et Salagosse s-recolin@9online.fr	04 67 81 35 72
LIMOUSIN	19 23 87	Serge ROUDNIANSKY	19100 Brive serge.roudniansky@wanadoo.fr	05 55 74 25 17
LORRAINE	54 55 57 88	Jean JACHNIEWICZ	54220 Malzeville jean.jachniewicz@wanadoo.fr	03 83 20 60 06 06 87 66 90 87
MIDI PYRÉNÉES	09 12 31 32 46 65 81 82	Bernard LACENE	Les Gibilis 81140 Puycelci	05 63 33 23 43
NORD PAS DE CALAIS	59 62	Vincent DRANSART	5 rue Monsigny - 62560 Fauquembergues vdransart@aol.com	03 21 95 93 24
NORMANDIE	14 27 50 61 76	Benoit DE FALCO	76500 La Londe benoit.de-falco@wanadoo.fr	02 35 87 89 45 06 09 25 20 02
PACA CORSE	04 05 06 13 83 84 20	JACQUES GIUGLARIS Gilbert CERUTTI	06140 Vence 20250 Corte jacqgiu@yahoo.fr scarava@aol.com	06 10 84 44 64 06 12 99 82 68 04 95 61 15 59 fax
PAYS DE LOIRE	44* 49 53 72 85	Christian GARNIER	Les liberdières 72540 Vallon/Gé	06 62 82 23 15
PICARDIE	02 60 80	Didier BIZEUL	60260 Lamorlaye bizeuld@guerbet-group.com	06 84 05 93 73
POITOU CHARENTES	16 17 79 86	Richard PEACOK	16390 Pillac longeveau@wanadoo.fr	05 45 98 55 13 05 45 98 41 89 fax
RHÔNE ALPES	01 07 26 38 42 69 73 74	Alain GRIMAND	Pracoin, 42230 St Victor / Loire colettegrimand@club-internet.fr	06 08 09 44 66

(*) correspondant Bretagne : Michel Rouby dans le 44

ALSACE

4^{ème} Kougelhopp'run - 2 et 3 septembre

Nous avons eu le plaisir de vivre la 4^{ème} édition au pays des Cigognes, je veux parler du 4^{ème} Kougelhopp'run organisé comme à son habitude avec brio par Hervé et Christophe. Comme l'année passée, nous avons rendez-vous au carrefour de l'Allemagne et de la Suisse, au pied du vignoble alsacien, c'est-à-dire au Relais d'Alsace à Rouffach pour partager le petit déjeuner entre 30 équipages.

Ce rallye était pimenté d'un jeu d'observations, le but est de retrouver sur notre parcours différents endroits photographiés par nos 2 JO (petite cabane, pomme de pin, peinture...), ce qui nous permet de bien regarder les paysages et les magnifiques maisons Alsaciennes (très colorées et très fleuries...) et aussi de se croiser et de s'entraider entre MG'istes, quand 1 ou 2 MG stoppaient il ne fallait pas attendre très longtemps avant d'avoir une file de MG qui s'arrêtaient pour tamponner leur fiche.



Après 66 km sur la route touristique des grands crus, la matinée s'est achevée au restaurant le Verger des Châteaux à Dieffenthal.

Mais avant le déjeuner, Christophe nous attendait pour une épreuve de mécanique réservée aux co-pilotes (NDLR : bonjour l'angoisse !!!) : Où se trouve la dynamo ? Dans quel sens tourne-t-elle ? Je ne connais pas les résultats obtenus mais d'une certaine manière, vaut mieux pas...

Le 2^{ème} itinéraire nous a permis de changer de conduite avec le passage des cols du Climont et de Steige, qui nous ont amenés au Mont Ste



Odile pour une visite libre d'une heure (Abbaye, boutique, source et panorama exceptionnel). Il ne nous restait plus que quelques km pour atteindre l'hôtel Les Jardins d'Adalric et partir dîner (en MG ou à pied) au Restaurant Le Parc à Obernai.

Après une nuit bien reposante, le petit déjeuner nous attendait soit en salle soit à l'extérieur dans le parc au bord de la piscine (NDLR : Visite de l'écureuil). Après avoir rechargé nos batteries, nous avons parcouru 60 km pour atteindre le domaine de Schatzel, sous un temps menaçant mais qui est resté fort agréable, exprès pour nos MG évidemment !

A Boersch, Nicole, la guide nous a fait profiter d'une sympathique visite de cave ainsi que du musée du Tonnelier et une agréable dégustation : Pinot Gris « Im guten kritt », Muscat d'Alsace et le fameux Gewurztraminer « Hagen ». Quelle mise en bouche avant de monter à l'étage pour déguster le fameux Beckeoffe : préparé dans une terrine, comprenant du porc, du mouton et du bœuf, entourés de pommes de terre en rondelles et de deux ou trois oignons découpés, bien assaisonné, arrosé de vin d'Alsace, et confié au four du boulanger (NDLR : Les plats régionaux sont toujours très légers !).



Ce déjeuner s'est tranquillement clôturé par la remise des prix, tous les équipages sont sortis gagnants avec une bouteille de Riesling.



Le Top 3 était composé de l'équipage Welcomme, de Michel Gauthier et en « Top position », Vincent Dransart et son ami Claude.

La dernière bonne nouvelle et non des moindres est que Christophe et Hervé sont toujours aussi motivés et accueillants pour organiser la 5^{ème} édition en 2007 (toujours le 1^{er} week-end de septembre). Une vraie valeur sûre, un rallye touristique parfaitement organisé, de magnifiques paysages et des repas gastronomiques. A bons entendeurs...

MG'calement.

Anne-Laure Paulic

PAYS DE GEX - SAVOIE - HAUTE SAVOIE

1^{er} Rebloch'run

Les 7 et 8 octobre eu lieu le 1^{er} Rebloch'run au départ du Grand Bornand.

Cette sortie permit aux 34 équipages participants de découvrir sous les couleurs de l'automne, les belles routes de Savoie et de Haute Savoie qui courent à travers la montagne et surplombent les lacs....

A 9 heures, le samedi 7 octobre, les voitures prirent le départ de la place de l'église du Grand Bornand sous un ciel plutôt maussade....

Par chance au fil des kilomètres le temps se dégaa pour laisser un peu de place au soleil Ainsi il devint possible de profiter des paysages, des vues surplombant le lac d'Annecy.



Mais à quelques kilomètres de l'arrivée au sommet du mont Revard, le brouillard envahit totalement la route et la visibilité devint quasi nulle

Quelle déception de ne pas pouvoir profiter de cette vue à 360° sur les montagnes, sur le lac du Bourget et sur Aix les Bains !

Mais ô miracle, pendant le déjeuner le brouillard se leva d'un coup laissant ainsi découvrir la vue surprenante sur le lac juste quelques centaines de mètres en dessous.

Tout le monde se leva alors en applaudissant, oubliant fromages, desserts et cafés....



L'après midi toutes les capotes furent enlevées, et la route put reprendre sous le soleil.

La traversée du Pont de l'Abîme, perché à 96 mètres au dessus du Chéran fut l'occasion d'un arrêt.

Puis vint une montée particulièrement appréciée, celle du Semnoz, une vraie route de spéciale....

Retour vers le Grand Bornand pour visiter la Maison du Patrimoine, ferme du 19^{ème} siècle, reconstituant la vie des montagnards à cette époque et où l'office du tourisme avait prévu un pot d'accueil.

Dimanche matin départ à 9 heures sous un soleil éclatant, en direction du col des Aravis, de la vallée de l'Arly, et du col de la Forclaz atteint par une petite route fantastique bien appréciée par les participants.

Ensuite les voitures stationnèrent sur le parking de la mairie d'Annecy, et le repas organisé sur le bateau MS Libellule, pendant la traversée du lac d'Annecy fut très apprécié.



C'est donc sur le lac qu'eut lieu la remise des prix. Chaque participant reçut un souvenir « gastronomique » de la région, une bouteille de vin blanc et une de rouge de Savoie et bien entendu un reblochon.

Quant au premier, notre fidèle Alan Richard il reçut une « grole »....

A la demande générale une deuxième édition sera organisée.....

Jacques Benbassat

RHÔNE ALPES

Epoqu'Auto à Lyon 3, 4 et 5 novembre 2006

L'édition 2006 a encore été un succès pour le club comme l'an dernier. Nous sommes presque en vitesse de croisière.

- Une équipe de choc, nombreuse, sympathique, avenante et joyeuse.
- Du Montagnieu, du jus de fruit et des sandwiches.
- Le tout fait une ambiance qui donne envie.

D'ailleurs, sans être trop précis, nous pouvons annoncer 14 à 15 membres de plus dans la région qui ont « signé » lors de leur passage.

Nous avons encore réuni les membres de la région et nous commençons à être un groupe dont beaucoup se sont déjà rencontrés à plusieurs reprises.

La boutique a eu un succès mitigé mais les visiteurs ont quand même été ravis de pouvoir acheter des articles à l'effigie de la marque : le renouvellement des objets s'impose.

Je voudrais remercier particulièrement, André Charreyron qui a exposé sa MG A coupé bleue qui aurait fait fortune s'il avait demandé un droit pour les photos prises de sa voiture.

Je remerciais également Jean Fage qui a exposé sa MGB rouge dans un état exceptionnel qui a attiré tous les regards, ainsi que tous ceux qui ont donné de leur temps pour tenir le stand : Marc Aubert responsable de la région Auvergne, du registre « avant-guerre » et de la boutique du club sans lequel on ne pourrait pas charger tout le matériel et tenir le stand, Marc Ogliengo qui n'a pas ménagé sa peine pour monter l'armoire notamment, André Diffon, Georges Vuillemin, Benoît Herpin, Serge Rozand pour le montage et démontage et la tenue du stand. Par leur bonne humeur, ils ont contribué à la bonne renommée du club dans la région.



Nous avons eu l'honneur et le plaisir d'être largement épaulés par notre trésorier national, Joël Quenet qui ne compte pas son temps pour nous aider. Bernard Knapp et Christophe Jacquot., comme l'an dernier se sont joints à nous. Il s'agit donc d'une expérience à renouveler encore l'année prochaine, la réussite de cette année, j'en suis sûr, motivera d'autres membres pour se joindre à nous.

En tout cas et comme d'habitude, soyez vigilants sur les annonces faites par le club, notamment sur le site Internet, car nous avons pour projet d'organiser au moins 3 sorties aux dates suivantes :

- les 28 et 29 avril 2007, se joindre à un rallye de cartographie et peut-être de régularité en fonction de l'évolution de la législation dans le Brionnais (Saône et Loire);
- le samedi 9 juin 2007, un rallye promenade dans le Bugey et le lendemain, exposition au British car show de Nantua qui axe son thème sur la marque MG ;
- au mois de mai, un rallye organisé par un de nos membres en Savoie.

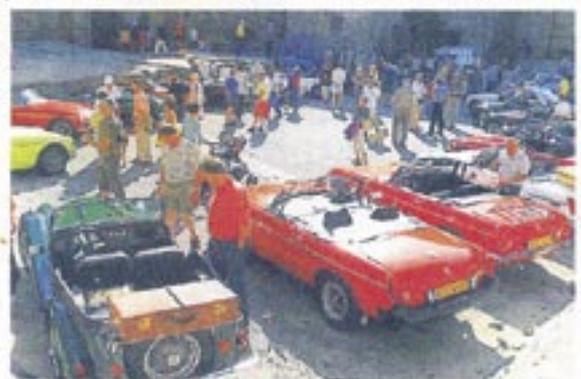
Alain Grimand

BRETAGNE

L'Armoric British Car était de sortie et les vieilles anglaises ont roulé des mécaniques sur St Malo.

Une trentaine de voitures (MG, Jaguar, Lotus, Morgan, Healey, Triumph ...) anciennes s'étaient données rendez-vous en septembre 2006 pour une balade malouine. Au programme de cette promenade placée sous le signe du soleil et de la convivialité, parade dans Saint-Malo, arrêt en intra-muros dans la fosse aux lions ou nos belles anglaises étaient exposées au public venu nombreux pour les contempler.

Les « vieilles Anglaises » ont roulé des mécaniques



Après un arrêt malouin dans la matinée de dimanche, le défilé des véhicules anglais s'est dirigé vers Dol dans l'après-midi.

Dimanche, une trentaine de véhicules anglais de collection ont investi la Fosse aux lions située face à la mairie.

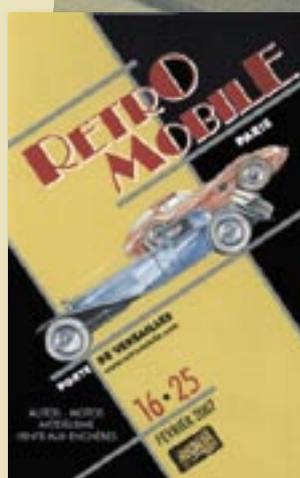
Après avoir sillonné la ville, ces voitures de type MG, Jaguar, Lotus et autres exposent leurs carrosseries rutilantes devant un public de curieux, assez friands de questions (consommation, vitesse, etc.). «Chaque mois, nous organisons une balade. Là, c'est notre bap-

tême du feu: ce genre de manifestation est assez rare dans le département», explique Jean-Raphaël Deibès, l'un des organisateurs de l'Armoric british cars. A l'aller comme au retour, pas de réel problème de circulation pour le défilé mécanique: «les autres automobilistes sont assez gracieux avec le code de la route. Il nous laisse volontiers passer, même si l'on n'est pas prioritaire».



Pique nique sur les bords de Rance puis, en début d'après midi, départ vers le mont Dôle pour une ascension avec départ toute les 2 minutes. Un joli programme proposé au nombreux public qui a apprécié d'approcher les voitures, une fois l'ascension terminée.

Jean Jacques Dussart



Nous avons organisé le premier samedi une réunion avec le conseil d'administration du club et les responsables régionaux qui avaient fait le déplacement pour l'occasion. Moment sympathique où chacun a présenté ses activités et projets pour cette année. Le salon a aussi été l'occasion de recevoir de très nombreux amis collectionneurs venus de nombreux pays. Nous retrouvons chaque année notre ami japonais de Kobé,

et de très nombreux MGistes venus de toute l'Europe. Nous avons également reçu cette année, des membres du registre B aux Etats-Unis.

Un grand coup de chapeau à Bernard Knapp et Joël Quenet qui ont mené, de main de maître, notre stand, et un grand merci à tous les bénévoles qui nous ont aidé à tenir notre stand.

Philippe Aubry

ILE DE FRANCE

Le MG Club de France fait salon à Rétromobile

Chaque année, Rétromobile marque le début de la saison. Le club a exposé cette année une très mignonne Midget MK1 de 1963 que nous a prêté Jean Claude Bargain.

Elle a eu beaucoup de succès et a été très souvent photographiée. Nous avons reçu durant toute la semaine, de nombreux membres du club qui nous ont témoigné leur sympathie, leurs encouragements et qui nous ont fait part de remarques et de projets que nous mettrons en œuvre en 2007 ou 2008. Nos visiteurs ont bien souvent profité de leur passage pour acheter quelques objets à la boutique, payer leur cotisation 2007 ou s'inscrire au club.



ASA⁵⁶
VENTE RÉPARATION
RESTAURATION
Sportives de Collection
Pièces détachées

5, route d'Auray - Lande Kermarquer
 56950 CRAC'H
 Tél. 02 97 30 05 05
 Site : www.ASA56-mg.com

ILE DE FRANCE

La traversée de Paris

En ce beau matin ensoleillé du 7 janvier 2007, ce n'est pas moins de 310 voitures qui se sont rassemblées sur l'esplanade Saint-Louis du Château de Vincennes pour prendre le départ de la 7^e traversée de Paris organisée par l'association Vincennes en Anciennes.

Parmi le plateau il y avait pas moins de 14 MG (six cabriolets, quatre B GT, deux A, une TD et une TF) constituant la deuxième marque la mieux représentée derrière les tractions (17) et première marque étrangère, bravo et merci aux MGistes pour leur fidèle participation. Quelques voitures d'exception avaient fait le déplacement comme une Mors de 1911 (venue de Belgique, s'il vous plaît) deux Bugatti, une Talbot T 120 et une Ford GT 40 (une vraie) et plein d'autres modèles aussi rares que rutilants.

Le parcours a été plébiscité par les concurrents, l'arrêt devant le Grand Palais ayant été très apprécié.

Les médias ont largement couvert l'évènement puisque FR3, ANTENNE 2 et DIRECT 8 ont fait des images, la presse n'étant pas en retrait puisque LVA a consacré 3 pages à la manifestation, Radio Nostalgie et RFI ont également interviewé des participants et beaucoup de spectateurs.

Tout ceci a été immortalisé sur un DVD déjà commandé à plus de 100 exemplaires par les participants.



Le moment fort de la manifestation fut bien sûr le Trocadéro où il y avait foule, notamment autour de la buvette organisée par le LIONS CLUB, mais l'apothéose fut le Pavillon Dauphine et son cadre majestueux où 200 voitures se sont retrouvées dans le parking (gardé) du restaurant et où les équipages ont pu savourer un excellent repas dans la bonne humeur et la convivialité pendant que de nombreux badauds contemplaient les voitures à l'extérieur.

Une grande partie de ce succès, a été sans conteste, dû à la météo qui fût estivale ce jour là.

Texte et photo : Philippe Paillas

Nous sommes le spécialiste depuis 26 ans

(ouverture le 01/09/1981)



UN PROBLÈME DE PIÈCES, MOI JAMAIS !

- 29 000 clients: en prévision une grande fête pour le 30 000*
 - 1 000 factures par mois
 - Certainement le plus gros stock disponible en France
 - Livraison hebdomadaire GB/Levallois
 - **DES PRIX, DES REMISES CLUB (jusqu'à -20 %)**
- PARCE QUE VOUS LE VALEZ BIEN CHER COLLECTIONNEUR !**
NB : nous sommes Français !

Ce n'est pas une voiture que nous vendons, c'est tout un concept Voitures de Collection : expérience, révision, pièces, essai, contrôle technique, expertise, assurance, assistance, financement. PARCE QUE VOUS LE VALEZ BIEN !



Véhicules visibles sur notre site internet :



www.classicar-paris.com et sur **www.classicar.fr**

CENTRE EIFFEL, 26, rue de LORRAINE, 92300 LEVALLOIS

TEL : 01 47 39 23 23 - FAX : 01 47 30 31 67

Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 19 h, sans interruption et samedi sur rendez-vous
 RECHERCHONS JAGUAR XK, TYPE E, MK II, TR4, TR5, AH 3000



POITOU CHARENTES

Le circuit des remparts à Angoulême

Cette année nous étions invités à suivre le rallye Bugatti par notre ami Patrice.

Comme cela ne se refuse pas, la MG est restée au garage !

Samedi matin : Réveil difficile, il pleut, la cérémonie du démarrage de la Bugatti 51



(à la manivelle) accomplie, nous voilà partis de Hiersac à une quinzaine de kilomètres environ d'Angoulême Vêtus d'un k-way, de lunettes d'aviateur et d'un casque en cuir nous voilà partis sous la pluie battante (la place du passager est d'autant plus pénible qu'il n'y a pas de pare brise mais seulement un saute vent sur une bug)

A l'arrivée dans Angoulême nous rencontrons une autre « grand prix » en panne sur le bord de la route , il y avait de l'huile partout sur le sol ce qui est assez mauvais signe...

A l'hôtel du palais, lieu traditionnel de rendez vous des Bugattistes, nous sentons l'hésitation gagner les participants et finalement seulement 6 ou 7 se sont lancés avec les Bugatti (dont une type 13), pour notre part nous y sommes partis en 4x4 moderne, Il y avait un GPS ce qui ne nous a pas empêchés de chercher notre route. Vers 13 heures, arrivée au château où nous avons déjeuné.

Les courageux qui ont accompli le parcours en ancienne nous ont alors fait le récit de leur matinée humide.

Nous avons été reçus comme des rois par la famille Lafont. Départ en milieu d'après midi avec le rallye raccourci pour se rendre à Angoulême.

Samedi soir nous avons dîné sous les halles du marché de la ville où nous avons eu les résumés des différents rallyes (il y avait le national, le MG, le Bugatti et le Lagonda)

Le dimanche matin c'est les « qualifs. ».

Nous avons retrouvé Philippe Aubry notre président vénéré avec lequel nous avons déjeuné.

L'après midi les courses commencent, les Porsche nous ont offert un superbe spectacle avec des rugissements qui n'ont pas pris une ride.

Ensuite il y a eu le plateau avec les Cortina Lotus et autre mini Cooper et Alfa Romeo GTV, Ford Escort ou encore des Alpine berlinettes ...

Le plateau Bugatti a été marqué par la bataille entre François Cointreau et de Lafont qui se finit par un petit accrochage sans gravité.

Le plateau des type 13 n'était pas très amusant car ces voitures n'étaient pas adaptées à ce type de circuit mais quel spectacle !

Même remarque pour les impressionnantes Lagonda, surtout dans les épingles.

Enfin le plateau avec la MG Monaco de Michel Loreille qui rencontra quelques soucis techniques avec son moteur 4 cylindres à compresseur qui ne parvenait pas à dépasser 4000 t/mn, ce qui était handicapant pour lui mais ne l'empêcha pas de finir quatrième.

De retour à Hiersac, nous déshabillons la bug de ses sièges et nous la grimpons sur son plateau. Et oui il faut penser à rentrer pour une nouvelle semaine de collège !

C'est un peu triste car Angoulême est souvent la dernière manifestation avant l'Automne.



Texte et photos : Louis Taurel

Les Remparts à Angoulême chez Richard Peacock

Cette 'classique' des manifestations d'automobiles historiques, est l'occasion de retrouver de nombreux amateurs de MG français et anglais. Notre responsable régional, Richard Peacock, et son ami Gérald Arnaud, avaient organisé un rallye en préambule du circuit des remparts, un rallye touristique à la découverte de la région, avec la visite d'une fabrique d'huile de noix, d'un collectionneur constructeur d'automobiles et d'un très intéressant petit musée privé avec une collection de moteurs et autres objets automobiles.

Richard a accueilli les participants à Longueveau où il possède un golf et des chambres d'hôtes. Superbe. Le dimanche, nous avons tous assisté aux nombreuses courses sur le circuit des remparts. Un mini grand prix de Monaco ! Rendez-vous est pris pour l'édition 2007 avec encore plus de MG.



Trousse à outil Facom spécialement réalisée pour Classic Car et les utilisateurs de véhicules de collection

Cette trousse comprend:

- 5 clefs à fourches pas anglais du 5-16ème au 11-16ème
- 1 clef à bougie avec sa brosse
- 1 tournevis avec deux lames réversibles
- 1 pince universelle
- 1 clef à molette



Prix spécial avec 10% de réduction pour les membres du MGCF 89€ au lieu de 99€

Philippe Aubry

LÉGENDE

assurance

Votre partenaire collection

Votre assurance



devis gratuit 0821 827 010*

à partir de 23 €**

*Pour bénéficier
des avantages de notre assurance
collection au rapport
"Garantie-Prix" exceptionnel,
il suffit simplement
que vous ayez plus de 25 ans,
que votre véhicule de collection
soit âgé de 15 ans, ou plus, et que
vous possédiez un véhicule moderne*

LEGENDE ASSURANCE
BP 523 - 51068 REIMS Cedex

Tél. : 0821 827 010 - Fax : 0821 827 050

www.legendeassurance.fr

