



Heritage

n° 15

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

- 1936 - 2006 : 70^{ème} anniversaire de la série T



Juin 2006

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
Alain Bothorel - 01 43 46 12 16 - alain.bothorel@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 : 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, jfkenet@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

71 av du docteur Netter - 75 012 Paris
01 43 46 12 16, abothorel@mgclubdefrance.com

Conseil d'administration du MG Club de France :

Jacques Benbassat : Responsable du registre des MG modernes

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

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

Claude Dochez : Boutique

7 rue Guérat - 03 500 Saulcet
06 15 91 26 32, claude.dochez@mgclubdefrance.com

Vincent Dransart

59 rue de Longueville - 62650 Hucquelières
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

Guy Moulin : Fichier et animation des régions

8 - 10 place de l'Europe - 94 220 Charenton le Pont
06 63 85 43 38, guy.moulin@mgclubdefrance.com

Registres :

MG d'avant-guerre : Marc Aubert

Moulin Cheval - 43 140 St Victor Malescour
04 71 61 09 67, marclouis.aubert@wanadoo.fr

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'Étang 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, lderancourt@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 :

Maquette : Julien Valo

Corrections : M.H. Bergel

Textes : P. Aubry, A. Benbassat, M.H. Bergel, D. Bizeul, A. Bothorel, X. Bouchenot, H. Ditner, A. Grimand, B. Knapp, G. Marchac, S. Recolin, B. Taillandier

Photos : P. Aubry, J. Benbassat, M.H. Bergel, X. Bouchenot, H. Ditner, V. Dransart, J.J. Dussart, J. Fleury, A. Grimand, C. Jacquot, B. Joubert, B. Knapp, F. Lemaire, G. Marchac, A.L. Paulic, A. Pons, S. Recolin, F. Robert, B. Taillandier, J. Truchon

Imprimeur :

BRARD Impression

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

Sommaire

Editorial..... 3

La vie du club - registre T

Les séries T 1936-1955..... 4 - 7

Détails des modèles..... 8 - 9

Les T en course..... 10 - 12

La vie du club

Calendrier des sorties..... 13

La vie du club : les sorties régionales

Languedoc Roussillon - Fête du Printemps..... 14

Ile de France - Cergy-Pontoise - Vexin..... 14

Ile de France - Rallye « découverte de Paris »..... 15

Ile de France - Rallye des deux vallées..... 15

Rhône Alpes - Balade des grenouilles..... 16 - 17

Pays de Loire - La route de l'huître en Vendée..... 17 - 18

Salons

Rétromobile..... 18

19^{ème} salon champenois du véhicule de collection..... 18

Techno classica Essen..... 18

Course

13^{ème} Rallye de Paris..... 19

Winter Challenge..... 19



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

Chers ami(e)s Mgistes,

La fin de l'hiver et le printemps ont été riches en évènements pour notre club.

Le salon Rétromobile, avec un stand très bien tenu et organisé par Bernard Knapp et toute une équipe, a permis de rencontrer de très nombreux collectionneurs venus de toutes les régions de France et de l'étranger.

Lors de l'assemblée générale vous nous avez donné quitus pour les comptes de l'année 2005, et vous avez accepté le budget prévisionnel 2006. Je souhaite féliciter Joël Quénet, notre trésorier, pour tout son travail et remercier Frédéric Lemaire et Anne-Laure Paulic pour la bonne organisation de cette AG.

L'assemblée générale extraordinaire organisée à la suite de l'AG nous a permis d'adopter de nouveaux statuts pour le club (ils sont consultables sur notre site Internet).

Vous avez reçu la nouvelle carte de membre avec un peu de retard et nous nous en excusons, mais nous souhaitons vous offrir une carte moderne qui devrait être utilisée pendant plusieurs années. Nous espérons qu'elle vous plaît. Guy Moulin a passé beaucoup de temps à trouver le bon fournisseur puis à faire réaliser ces cartes. Pour que notre fichier des membres soit toujours à jour, n'hésitez pas à le contacter si vous changez d'adresse, de numéro de téléphone ou d'adresse email. A ce jour, notre club compte plus de 450 membres, effectifs en progression par rapport à 2005. Nul doute que nous dépasserons les 500 membres prochainement !

Le printemps a été l'occasion de premières sorties « dégomme ». Dans de nombreuses régions, des sorties formelles proposées dans notre calendrier des sorties, ou des sorties informelles, nous ont permis de faire rouler nos MG. Vous en trouverez dans la partie « région » de ce magazine, les comptes rendus. Consultez notre site Internet si vous souhaitez regarder d'autres photos. Un grand merci à Jérôme Boëly et Bernard Knapp pour la mise en ligne de tous ces comptes rendus et à tous les organisateurs pour l'excellente qualité de ces sympathiques balades à la découverte de nos régions de

France. Merci aux rédacteurs et aux photographes qui nous font parvenir textes et photos.

Continuez à nous envoyer vos comptes rendus. Merci de les faire parvenir à Marie Hélène Bergel qui réalise et supervise avec brio, toute notre communication écrite.

Pour vous aider à organiser des sorties, nous avons réalisé une fiche permettant de décrire la sortie et un tableau qui va vous aider à calculer le budget prévisionnel. Bernard Leveugle et Alain Bothorel ont aussi rédigé un guide d'organisation. Si vous avez un projet, contactez Bernard Leveugle et n'hésitez pas à lui demander conseil.

Les registres se développent grâce à l'action de Christian Lissot et de son équipe. Après le registres A et le registre des Modernes, nous développons les registres T, B, Midget et avant guerre. La route de l'huître superbement organisée par Joël Fleury a été l'occasion d'un premier rassemblement de T. Nous sommes dans l'année du 70^{ème} anniversaire de la série T. Ce magazine leur est en partie dédié. Bernard Joubert organise le registre B et recense actuellement les B du club. Laurent Derancourt a pris contact avec tous les propriétaires de Midget et de Sprite. Enfin nous allons avec Marc Aubert imaginer des activités pour les MG d'avant guerre.

Dans les prochaines semaines, nous vous proposerons de nouveaux objets dans notre boutique. Textile, objets à collectionner, objets commémoratifs. Ils seront présentés sur notre site et seront disponibles fin juin pour le MG Event. Vous pourrez les acheter par correspondance auprès de Claude Dochez.



J'espère avoir l'occasion de vous rencontrer cet été lors de nos sorties ou manifestations, et je vous souhaite beaucoup de plaisir au volant de vos MG...

...Safety fast bien sûr !

Philippe Aubry
Président du MG Club de France

Automobiles Classiques - Sport - Collection
Achat - Vente - Entretien - Restauration
Mécanique - Carrosserie - Sellerie - Pièces détachées - Service rapide

10, av de la Division Jaquet - 91290 Arsonville
Tél : 01 84 90 21 70
Fax : 01 84 90 33 62
Mail : cecil@cecil-cars.com

Cecil Cars
www.cecil-cars.com

PENRITE OIL

L'huile moderne des anciennes.

Fondé en 1926, le pétrolier «Penrite» a développé sa gamme de lubrifiants à partir d'une expérience vécue quand votre «ancienne» était alors «moderne»!

C'est le manque d'huiles adaptées qui a amené «Penrite» à créer une gamme spécifique de lubrifiants.

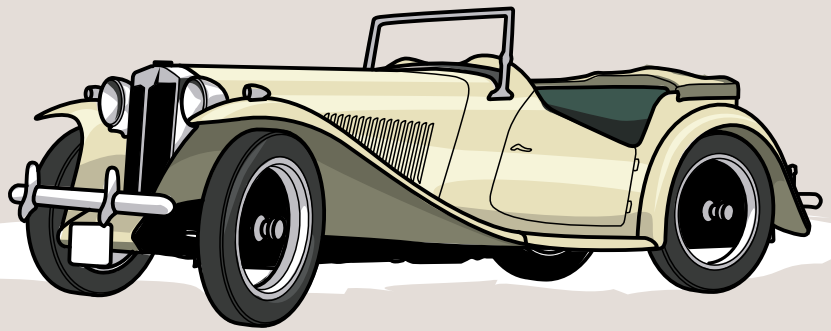
Les lubrifiants actuels du commerce, bien que de très haute technologie, ne conviennent plus aux véhicules anciens. Ils sont trop fluides, insuffisamment onctueux et leurs «additifs» sont néfastes au bon fonctionnement mécanique et aux métaux utilisés autrefois...

Penrite depuis 1926



www.penrite.fr
Commandes en ligne, Infos techniques.
ZAC du Cornouiller, 78870 BAILLY.
Tel: 0892.70.10.78 Assistance (0,34 Eur TTC/min) - Fax: 01.30.80.21.50

Les séries T 1936-1955



Dans la gamme des MG Midget, la série T prend la suite des séries J et P, en 1936.

Les voitures ont la même ligne générale que leurs dignes ancêtres, en incluant les améliorations techniques de l'époque.

Les voitures sont encore construites sur des châssis sur lesquels il est possible de déposer différents types de carrosserie, maison ou faites sur mesure à la demande des clients.

La caisse est construite sur la base d'une ossature en bois sur laquelle la tôle est clouée. La caisse est fixée sur le châssis par 6 boulons seulement.

Les séries T naissent avant la seconde guerre mondiale, mais c'est après la guerre que ces modèles vont être produits en séries

importantes, et largement exportées outre Atlantique.

La TC est la MG appréciée par les G.I's qui achètent ces petites sportives et les rapportent aux Etats Unis, bien qu'elles ne disposent pas de conduite à gauche. La première T « export » est la TD, vendue à près de 30 000 exemplaires. La TF est une voiture de transition qui termine la lignée des T avant une nouvelle période pour MG avec la beaucoup plus moderne MGA.

En tant que sportives, les T ont obtenu des résultats honorables en course, sur différents terrains comme les trials, les courses d'endurance, ou les records de vitesse.

MG TA

Juin 1936 – avril 1939

N° de châssis : TA0251 => TA3253 (3003 voitures produites)

N° de moteur : MPJG501 => MPJG3503



Moteur :

4 cylindres de 1292 CC (moteur de la Morris Ten)

Puissance 50 CV à 4500 t/min

2 carburateurs SU

Boite de vitesse 4 rapports non synchro jusqu'au N° de moteur MPJG683, puis synchro. Pour les 3^{ème} et 4^{ème}.

Châssis :

7 pieds 10 pouces de long et 3 pieds 9 pouces de large
Suspensions par essieu rigide ressorts semi elliptiques à l'avant et à l'arrière

Amortisseurs hydrauliques Luvax à l'avant

Freins hydrauliques Lockheed

2 batteries de 6 volts sous le plancher derrière les sièges

Réservoir essence de 15 gallons placé à l'arrière de l'auto. Très à la mode dans les années 30 sur les voitures de sport.

Jantes 19 pouces à rayons peintes couleur argent, serrage par écrou central.

Intérieur :

Sellerie cuir. Tapis de sol. Garniture de portières avec poche.

Compartiment pour ranger les side screens.

2 sièges ajustables avant – arrière, avec dossier en commun, Pare brise en Triplex

Instrumentation : compteur de vitesse + compteur temporaire, compte tour, lampe de lecture de carte, anti-brouillard,

Carrosserie :

La TA possède 3 baguettes de marchepied (la TD n'en a que 2), et un bosselage dans le capot avant gauche pour la dynamo, plus haut que pour la TC.

Roadster 2 places

Tickford drophead coupé

Airline fixed head coupe (fabriqué chez Carbodies à Coventry)

Couleurs possibles :

Saxe bleu – intérieur bleu

Vert British Racing Green – intérieur vert

Rouge carmin – intérieur rouge

Noir – intérieur bleu, vert, beige ou rouge

Indicateurs de direction de type 'sémaphore'

MG TB

Mai 1939 – septembre 1939

N° de châssis : TB0251 => TB0629 (379 voitures produites)

N° de moteur : XPAG502 => XPAG882

**Moteur :****Moteur nouveau par rapport à la TA :**

4 cylindres de 1250 CC

Puissance 54.4 CV à 5200 t/min

2 carburateurs SU 1 – 4

Boîte de vitesse 4 rapports non synchro jusqu'au N° de moteur MPJG683, puis synchro. Pour les 3^{ème} et 4^{ème}.

Châssis :

Châssis, freins, direction, roues identiques à la TA (le rayonnage est toutefois différent entre la TA et la TB : les rayons vont vers l'extérieur de la jante sur la TA, et vers l'intérieur de la jante sur la TB.

Réservoir de 13.5 gallons

Carrosserie :

Roadster 2 places

Tickford drophead coupé

Couleurs possibles :

Saxe bleu – intérieur bleu

Vert pomme – intérieur vert ou intérieur biscuit

Marron – intérieur marron

Rouge corail – intérieur rouge

Gris – intérieur gris

Il existe des versions 2 tons.

**MG TC**

Novembre 1945 – décembre 1949

N° de châssis : TC0251 => TC10252 (10002 voitures produites)

N° de moteur : XPAG/TC/833 => XPAG/TC/10835

**Moteur :**

Moteur identique à la TB

Châssis :

Châssis, freins, direction, roues identiques à la TB

Nouvelles suspensions.**Carrosserie :**

Elargie de 11.6 cm par rapport à la TB.

Roadster 2 places

Tickford drophead coupé

Le Volant est uniquement à droite, mais la TC va obtenir de bonnes ventes à l'exportation aux Etats Unis.

Uniquement 2 baguettes de marchepied du fait de l'élargissement de la caisse à l'arrière.

Il était possible de mettre 2 roues de secours à l'arrière de la TC.

Couleurs possibles :

Au début de la production et jusqu'en 1946, seule la couleur noire était disponible

Rouge – intérieur rouge

Vert British Racing Green – intérieur vert

Noir – intérieur beige, vert ou rouge



MG TD

Novembre 1949 – Septembre 1953
 N° de châssis : TD0251 => TD9158 puis TDII : TD/9159 => TD29915
 29665 voitures produites
 N° de moteur : XPAG/TD/501 => XPAG/TD/9407, XPAG/TD2/9408 => XPAG/TD2/9407



Moteur :

4 cylindres de 1292 CC
 Puissance 50 CV à 4500 t/min pour TD et 57 CV pour la TDII
 double pompe à essence et moteur préparé
 2 carburateurs SU
 Boîte de vitesse 4 rapports

Châssis :

7 pieds 10 pouces de long et 3 pieds 11 pouces de large
 Suspensions à roues avant composée d'un triangle et de ressorts semi hélicoïdal
 Amortisseurs hydrauliques Luvax
 Freins hydrauliques Lockheed
 Direction à crémaillère
 1 batterie de 12 volts dans le compartiment moteur
 Réservoir essence de 12.5 gallons placé à l'arrière de l'auto.
 Jantes tôle 15 pouces couleur argent (jantes à rayon en option sur les TDII et TDC)
 Pneu 550 x 15

Intérieur :

Sellerie cuir. Tapis de sol. Garniture de portières avec poche.
 Compartiment pour ranger les side screens.
 2 sièges ajustables avant – arrière, avec dossier en commun,
 Pare brise en Triplex

Carrosserie

Roadster 2 places

Couleurs possibles :

- Clipper bleu – intérieur beige*
- Ivoire – intérieur rouge ou vert*
- Vert amande – intérieur beige*
- Woodland vert – intérieur vert*
- Sun bronze – intérieur rouge ou vert*
- Rouge – intérieur rouge*
- Noir – intérieur vert, ou rouge*
- Gris – intérieur rouge*

TD Mark II

Version préparée pour la compétition avec 2 pompes à essence, sièges baquets en aluminium, préparation moteur.

MG TF

TF 1250 : Octobre 1953 – novembre 1954 – 6200 voitures construites
 TF 1500 : Novembre 1954 – mai 1955 – 3400 voitures construites

N° de châssis TF1250 0501 => 6300 puis 6651 => 6750
 N° de châssis TF 1500 : 6501 => 6650 puis 6751 => 6850
 9600 voitures produites
 N° de moteur :
 TF 1250 : XPAG/TF/30309 => XPAG/TF/36330
 TF 1500 : XPEG/TF/501 => XPEG/3940



Moteur :

4 cylindres de 1250 et 1466 CC
 Les premiers moteurs sont peints en marron. Les derniers, après le N° XPEG1948 sont gris.
 2 carburateurs SU H4
 Boite de vitesse 4 rapports
 Puissance 57 CV
 Châssis :

Suspensions à roues avant composée d'un triangle et de ressorts semi hélicoïdal
 Amortisseurs hydrauliques Luvax
 Freins hydrauliques Lockheed
 Direction à crémaillère
 1 batterie de 12 volts dans le compartiment moteur
 Réservoir essence de 12 gallons placé à l'arrière de l'auto.

Intérieur :

Les sièges sont plus confortables et sont indépendants.

Carrosserie

Roadster 2 places

Couleurs possibles :

- Rouge – intérieur rouge ou beige*
- Noir – intérieur vert, beige ou rouge*
- Ivoire – intérieur rouge ou vert*
- Vert amande – intérieur vert ou beige*
- Gris – intérieur rouge*

Avant plus plongeant que la TD avec radiateur incliné.
 Les phares sont intégrés à la carrosserie. La hauteur de caisse est abaissée de 2 cm par rapport à la TD.

MG Carrosseries spéciales



T special 1939



TA special



TD Park Ward drop-head coupe



TA Tickford coupé



TD Hard-Top



TA airline



TD NL Verth of Arnhem



TA Anthony Michael Smith



TD Wendler-Porsche



TD Wendler-Ferrari



TD Ghia



TD Arnold



TD Arnold coupé

Détails des modèles TA, TB, TC

MG TA Juin 1936 – avril 1939



MG TB Mai 1939 – septembre 1939



MG TC Novembre 1945 – décembre 1949



Détails des modèles TD, TF

MG TD Novembre 1949 – Septembre 1953



MG TF Octobre 1953 – Mai 1955



Les T en course

Toutes les MG sont « safety fast ». Quelques soient le modèle elles ont toutes couru. Les T n'échappent pas à la règle.

On distinguera deux périodes et trois temps forts dans l'histoire du modèle.

Période « semi officielle » avec sa participation dans les équipes anglaises de trial, débouché « normal » pour une petite auto maniable et peu puissante, ainsi que l'épopée des records chère à la marque. Puis l'après guerre où la T sera comme d'autres automobiles anglaises un succédané pour des pilotes avides de rouler en circuit et ne trouvant pas forcément les chevaux disponibles dans le commerce. Enfin on n'ignorera pas, mais notre iconographie est pauvre sur ce point que la T est le modèle qui a fait connaître MG outre atlantique. Et que les aviateurs de l'US Air Force en ramenèrent beaucoup au pays, créant un engouement pour la sports car anglaise. Dès lors de nombreuses courses de club américaines virent passer les T « very fast ».

I - l'époque du trial

Cecil Kimber dans l'entre deux guerre avait bien analysé les courses de trial comme un fort vecteur de communication de proximité auprès de sa clientèle potentielle. Le trial, est un élément anglais traditionnel, une montée de cotes les plus pentues possibles sur des chemins les plus rudimentaires possibles.

Le tout si possible sous la pluie, qui crée des bourbiers où l'agilité des pilotes devient indispensable pour éviter l'humiliation.

Un premier team semi officiel (les pilotes achètent leurs autos qui sont entretenues par des mécanos usines) constitué de membres du MGCC, est formée sous l'appellation de cream crackers. La couleur bi-ton à savoir crème en bas et marron dessus rappelait aux britanniques la couleur de paquets de biscuits célèbres. Ils remportèrent à partir de 1935 sur midget J et P. de nombreux succès locaux, gagnant une forte reconnaissance au niveau du pays.

En 1936 le team utilise des séries T équipée de 1292cc avec freins hydrauliques et amortisseurs.

Une seconde équipe, concurrente fut montée en partie avec les autos libérées par le premier team. Il s'agissait des « Musketeer ».

Comme on peut l'imaginer, les compères étaient au nombre de trois.

Là encore les autos, châssis de TC avec moteur XPAG (à compresseur à la fin de l'aventure) glanèrent tous les succès.

En 1937 les Crackers et les Musketeers engagent ensemble, sur circuit, les trois TA des Musketeer, aux 12h sports car race de Donington. Les voitures finissent 8, 9 et 17^{èmes} et gagnent le prix d'équipe.

II - les Records

Qui dit série T dit aussi moteur XPAG. A savoir le moteur des TD TF.

Ce moteur figure dans la longue liste de engins ayant équipé le prototype EX 135 piloté par le colonel Goldie Gardner.

Le moteur XPAG a droit de cité dans la longue liste de records de l'octogone et a équipé ce merveilleux prototype à la fin de sa carrière, en 1952 inscrivant des records dans la catégorie H 1100-1500 en dépassant 180 mph.



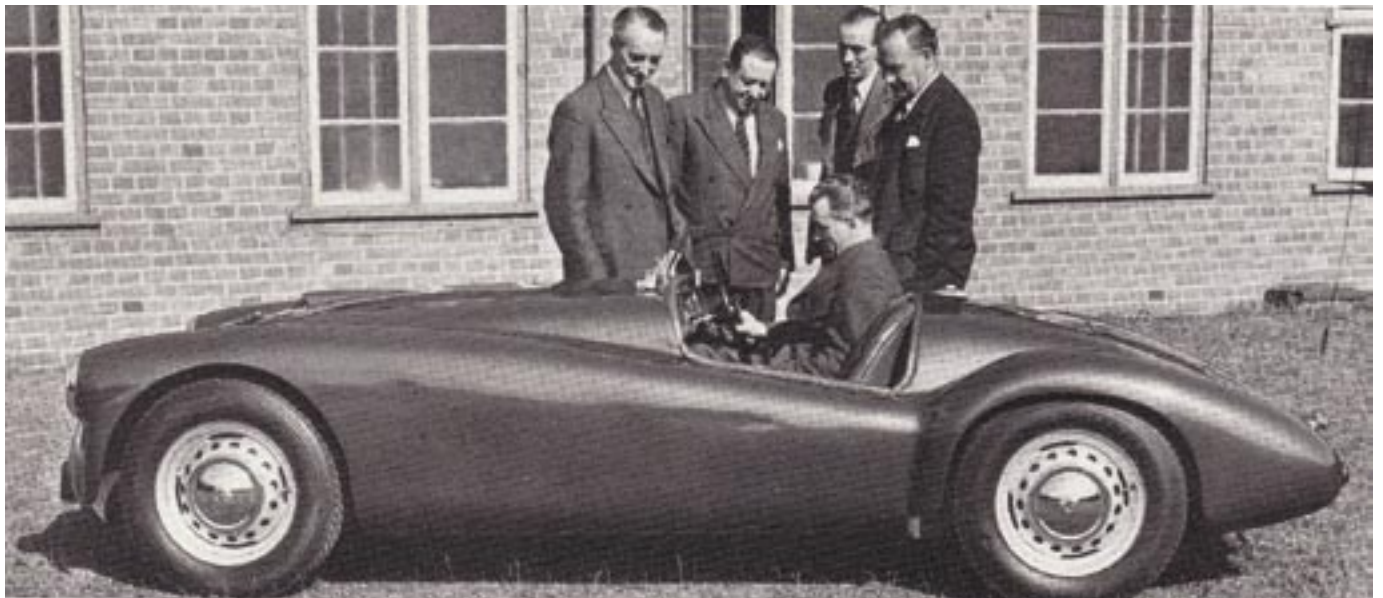
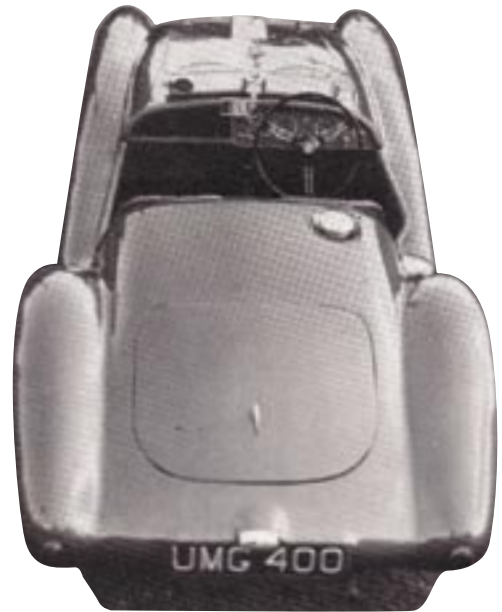
III - le Mans

Les automobiles engagées au 24 h du Mans dans l'immédiat après guerre étaient souvent de créations de gens qui y croyaient et non d'usine manquant de moyen pour courir à l'heure de la reconstruction..

George Philips en 1949 décide de créer une T spéciale avec carrosserie profilée et de l'inscrire.

Non seulement il fait preuve de persévérance avec deux inscriptions, mais en 1950 il emporte de jolis succès avec une place de 2^{ème} dans la classe avec une moyenne de 73mph sur les 24h...

Poursuivant l'effort de son proto, une auto plus « streamline » et préfigurant les lignes de la MGA est engagée en 51. Le bossage vertical du capot trahit à la fois la hauteur du châssis T et la verticalité pénalisante du moteur xpag. Les pilotes disent qu'ils conduisent leur auto poses dessus plus qu'à l'intérieur... C'est la célèbre UMG 400 qui ne finira pas l'épreuve probablement à cause d'une essence mal adaptée qui causera un bris de soupape.



IV - les Courses club

Un trio de pilotes (George Philips Ted Lund & Dick Jacobs ...) aficionados de la marque engage semi officiellement des TD en 1950 à Silverstone pour la course de voitures de production ; une bien belle apparition.

D'une façon générale les évolutions sur base T ne quitteront plus les circuits anglais, car les fondus du « motor racing is dangerous » feront rouler ces engins en bande jusqu'à nos jours. Les Smith, Gammons, Brown Edney, noms fameux pour ceux qui achètent des pièces MG, n'ont jamais cessé de limer le bitume avec leurs engins poussés au maximum. Souvent équipés de compresseur, le vieux XPAG donne plus qu'il ne pensait avoir.

Michel Loreille en France poursuit avec sa « monaco » chaque année ce rêve pour notre pavillon.

Angoulême est l'occasion de voir aussi un essaim de T bourdonner.



T à silverstone - Erik Benson n° 130

V – Vraiment toutes les T ont couru

On imagine moins la splendide TF avoir eu aussi son heure de gloire.
Elle aussi a connu de brillants pilotes dans les marathons de la route des années 50.
On notera tout particulièrement les participations couronnées de succès de Pat Moss sœur de Stirling et de Ann Wisdom sa coéquipière qui faisaient sur ce modèle leur apprentissage dans l'équipe de John Gott, avant de plus tard gagner le Liège Rome Liège au volant de big healey.

Alain Bothorel

Portfolio



Lester MG



T speciale



Lotus mark 8 moteur XPAG



Cooper MG



T spéciale Monaco

motor dream depuis 1979

**MG
Mini
Jaguar
Healey
Triumph**

Le plus important stock de pièces.

www.motordream.com
Commandes en ligne, Infos techniques.
ZAC du Cornouillet, 78870 BAILLY.
Tél. 0892 70 10 76 Fax 01 30 80 21 59

Tél 04 73 63 79 00 **63 260 AIGUEPERSE** Fax 04 73 97 91 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



Calendrier des sorties à venir

**Du 28 juin
au
2 juillet** MG Event of the Year 2006 : grand rassemblement de MG en Auvergne. Rallyes touristiques et de nombreuses activités sur le circuit de Charade. Nous recevons cette année tous les Clubs Européens...
Contact : www.mgclubdefrance.com/mgevent2006
ou François DARIC 02 47 95 76 55 francois.daric@wanadoo.fr

**7, 8 et 9
juillet** Le Mans Classic : stand du MGCF au même emplacement qu'en 2004
Contact : Frédéric LEMAIRE 06 72 15 97 20
frederic.lemaire@mgclubdefrance.com

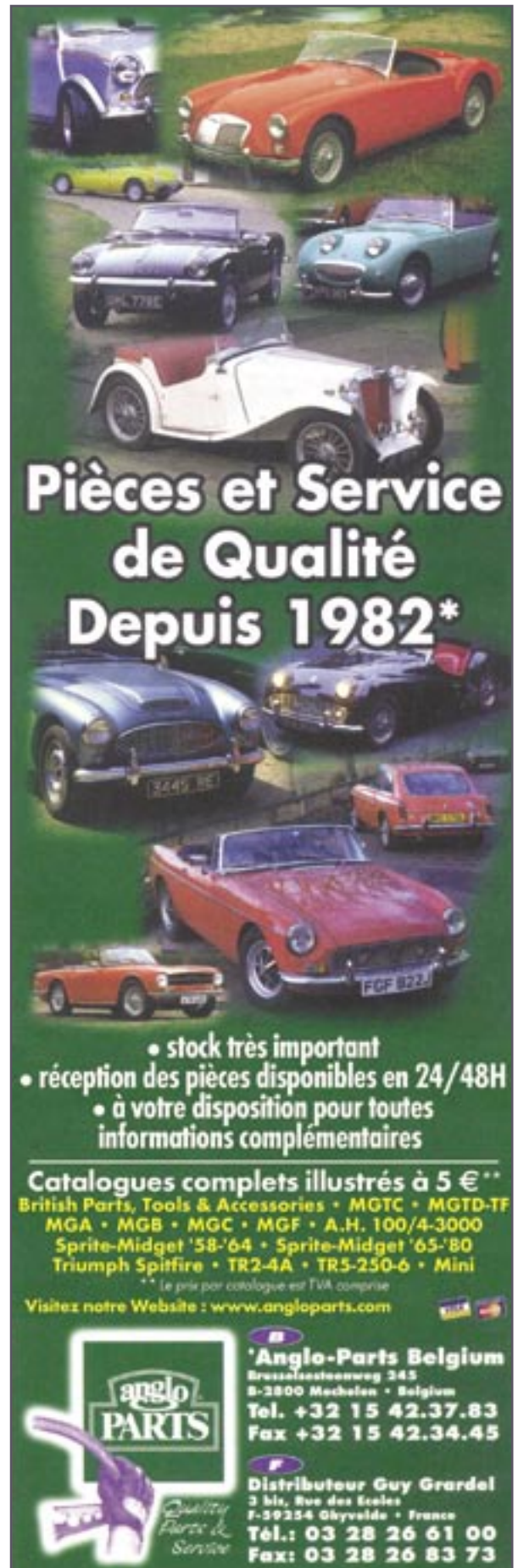
23 juillet Région Picardie : sortie balade, pique-nique 80 Kms dans la vallée de l'Automne, visite de ruines gallo-romaines...
Contact : Didier BIZEUL 06 84 05 93 73
bizeuld@guerbet-group.com

**2 et 3
septembre** Région Alsace : 4^{ème} Kougelpopf'run
Le 4^{ème} Kougelpopf'Run, sillonnera la route des vins avec une charmante balade au milieu des ceps de vignes puis dans la verdure sous vosgienne.
Contact : Hervé DITNER 03 89 81 90 00 ditner@wanadoo.fr

**7 et 8
octobre** Rallye touristique en Haute Savoie : le 1^{er} Rebloch'run.
Vous connaissez peut-être la montagne l'hiver vous la connaissez peut-être l'été, mais la connaissez vous à l'automne avec ses couleurs chatoyantes ? Regardez les détails de ce rallye organisé par le registreMG'eunettes mais où toutes les MG sont les bienvenues !
Contact : Jacques BENBASSAT 06 08 86 45 21 mgben@tiscali.fr

Vous pouvez télécharger le bulletin d'inscription de chaque sortie sur notre site internet :

mgcf.free.fr ou www.mgclubdefrance.com



**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 • MOTC • 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 Belgium
Brusselaansteenweg 245
B-2800 Mechelen • Belgium
Tel. +32 15 42.37.83
Fax +32 15 42.34.45

Distributeur Guy Gardel
3 bis, Rue des Ecoles
F-39254 Ghysvalde • France
Tél.: 03 28 26 61 00
Fax: 03 28 26 83 73

LANGUEDOC-ROUSSILLON

Sortie « Fête du Printemps » de la section Languedoc Roussillon – 14 mai 2006

Dimanche 14 mai, nous avons décidé de nous rassembler au Château du Fraissinet près d'Alès, où Alison et Chris BURNS, un sympathique couple de jeunes anglais organisait avec le « BRIT'S NÎMES » une kermesse typiquement britannique. Il faut dire que Chris est un passionné de voitures, puisqu'il possède lui-même une très belle MGB V8, et qu'il va rejoindre prochainement les rangs du MG Club de France (recrutement oblige !).



L'accueil au son de la cornemuse

Après un accueil au son de la cornemuse, le MGCF alignait six voitures pour un concours de voitures d'époque dans lequel il se confrontait aux clubs locaux. Nous étions représentés par la superbe TC d'Yvan (en fin de restauration) deux B (Dominique et Pierre) deux A (Pierre-André et Serge) et enfin une moderne, la F de Francis. Après une interminable attente, car la concurrence était rude, nous eûmes le plaisir d'entendre le speaker annoncer « The winner is Pierre-André Impagliazzo avec sa MGA roadster de 1957 ». L'honneur était sauf, le MGCF triomphait sur les terres de sa Gracieuse Majesté !

Après un pique-nique « so british » (car Alison avait fait venir du bacon spécialement d'Angleterre) nous avons pu assister aux jeux favoris de nos voisins d'outre manche comme la « course en sac », mais surtout le « lancer de bottes de pluie » !

Nous avons terminé l'après midi par une visite sur le circuit automobile du « Pôle mécanique » d'Alès, où le maître des lieux Guy Mallemanche nous a fait l'honneur de nous accueillir.

Enfin une anecdote pour terminer : Dominique et Richard qui étaient arrivés sur 3 cylindres avec leur MGB, sont encore repartis avec un moteur cahotant malgré les multiples interventions d'Yvan tout au long de la journée. Peut-être ont-ils trouvé là un moyen d'économiser le carburant à une époque où le pétrole est de plus en plus cher ! Je plaisante bien sûr, car ça n'est pas drôle !

Serge Recolin

ILE DE FRANCE

Sortie dégommage « culturelle » du 5 mars 2006 – Cergy-Pontoise - Vexin

Tout d'abord, un grand merci à Jean-Claude et à M. Météo pour cette très belle entrée en matière. La première sortie de la saison de notre club fut une très belle réussite avec pour commencer un accueil chaleureux « sous le soleil » café, viennoiseries et badauds en admiration devant nos belles autos mises en valeur par le château de Grouchy. Le château et son parc sont le lieu de rassemblement habituel des « Chevrons et Anciennes du Vexin ». Pour le MGCF, 22 MG étaient au rendez-vous : des A, des B, des BGT, des C et des F.



Après de chaleureuses retrouvailles et le petit briefing habituel, nous avons pris la direction de Cergy « sous une averse de neige » pour y découvrir l'architecture des années 70 avec sa Préfecture en pyramide inversée. Nous nous sommes ensuite orientés vers les années 90 avec l'axe Majeur de Cergy le Haut et sa sculpture monumentale de Dany Karavan pour rejoindre ensuite un environnement beaucoup plus chatoyant qu'est la région du Vexin.

Le parcours nous a conduits sur la route des Crêtes et sa vue panoramique où l'on a pu observer La Roche-Guyon. Une halte sur le parking du golf et domaine de Villarceaux fut ponctuée par un petit arrosage au champagne pour l'anniversaire d'une bande de jeunes qui entame leur troisième année au sein du MG Club. Après avoir effectué la traversée de Wy dit Joli Village, la route nous a conduits jusqu'au Château de Vigny où toute la troupe s'est retrouvée pour prendre le déjeuner dans la convivialité qui rime avec le Club MG.

Un bon repas et une interrogation écrite nous ont été distribués afin de voir si tous les participants avaient bien suivi, et après la remise des résultats et un superbe gâteau, nous avons dû nous séparer après de vives embrassades et poignées de mains viriles. Sur le podium sont arrivés 3ème l'équipage Flahault, second l'équipage Bergel, et premier Philippe Paillas.

En espérant bien sûr nous retrouver rapidement pour partager de nouvelles balades comme celle-ci.

Bruno Taillandier.



Rallye « découverte de Paris »

Le samedi 8 avril, 13 MG se sont retrouvées (des A, des B et BGT) à 20 heures à Nogent sur Marne pour un rallye nocturne.

Les pilotes et copilotes ont eu plaisir à se retrouver ou à faire connaissance et à observer les fontaines et monuments de Paris. Pour ceux qui étaient ce soir là ou pour ceux qui ont envie de chercher, voici quelques unes des 18 questions posées :
Sur la fontaine de la place de la Nation, un homme porte un outil, lequel ?

Combien de chevaux y a-t-il sur l'arc de Triomphe du Carrousel ?

Les participants se sont ensuite retrouvés à Auto Passion café pour un pot convivial.

Merci à Bernard et Françoise pour cette bonne soirée !

Marie-Hélène Bergel



Rallye des deux vallées

Quelle joie à l'idée d'aller retrouver la bande d'MGistes pour une balade ! Autour du parc du Château de Versailles certains se croisent et échangent de grands gestes destinés à faire comprendre que l'on est au sud du Parc alors que l'on est attendus au nord-est ! Voitures astiquées, venant d'horizons divers, nous voici arrivant progressivement sur la place du Grand Trianon dans le parc. Bruno nous attend à la grille de la Reine pour nous faire signer une décharge (ou une reconnaissance de dettes, on ne sait pas mais on signe à l'aveugle !).

Frédéric, aidé de Caroline nous attend avec café et croissants. Et c'est le moment des retrouvailles ou des premières rencontres ! Il y a un large éventail de MG (A, B, BGT, TD... et des modernes) mais aussi d'étranges bolides (Lotus 11), isn't Sir Richards ? 32 voitures, imaginez un peu !

Pas pensable de s'éterniser puisque 80 Kms nous attendent pour la matinée ! Le temps est couvert mais certains se risquent à décapoter, peut-être par solidarité avec ceux qui n'ont même pas à se poser la question !



Le trajet nous fait emprunter des petites routes. Un road book sans faille nous amène à traverser Feucherolles, Crépières, Maule, Nezel, Gargenville, la Roche-Guyon, Gommecourt, Bennecourt et Chaufour les Bonnières, avec quelques arrêts au gré des envies. Voilà si vous n'avez pu venir, vous aurez au moins un itinéraire pour une prochaine balade !

Nous croisons des dizaines de cyclistes avec lesquels nous échangeons des gestes sympathiques et nous sommes même immobilisés dans la Roche-Guyon par le passage de la 61ème édition du Paris – Mantes cycliste ! Moment sympa !

Nous voici aux alentours de midi au restaurant la Chaumière à Chaignes. L'apéritif se prolonge au bord de la piscine sous un soleil radieux. Pas un seul bain ni volontaire, ni forcé !

Le repas à la Chaumière varié, de qualité et soigné nous a donné l'impression que Fred recevait chez lui, passant à plusieurs reprises de table en table pour savoir si tout allait bien ! Il surveillait même entre deux bouchées les voitures. Les discussions sont animées. Les rendez-vous se prennent pour les prochaines sorties du Club.

L'after repas se prolonge parce qu'il tombe des cordes ! Tous n'ont pas effectué l'étape de l'après-midi, rebutés par l'orage mais la plupart des participants ont sillonné les routes de Chaignes à Neauphe le Vieux. Certains ont roulé sous la pluie avec éventuellement un simple foulard sur la tête et le tout, dans la bonne humeur générale.

Impossible de citer les noms de tous ceux qui ont eu plaisir à se retrouver ou à se rencontrer lors de cette journée !

Fred, merci pour cette très belle journée !

Marie-Hélène Bergel



RHÔNE-ALPES

Balade des « Grenouilles » du 23 avril 2006

La première chose qui nous inquiète quand on organise une sortie de voitures anciennes, roadsters de surcroît, c'est la météo. Qu'est-ce qui s'annonce ? Couvert sans pluie, couvert avec averses était annoncé. Et finalement, il n'y a pas eu un nuage. Nous avons eu chaud dans le bon sens du terme. Déjà, cela présente mieux, pour une première sortie organisée par le club dans la région Rhône-Alpes.



Nous débutons les opérations par le service sur la terrasse couverte de l'hostellerie de Pérouges d'un petit déjeuner d'accueil avec la galette locale (pâte, beurre et sucre). On espère que pendant l'heure de battement laissée à tous, certains ont pu en profiter pour visiter rapidement ce village médiéval, la sortie étant aussi culturelle. Remise de plaques de rallye, créées pour l'occasion, à chaque équipage avec la plaquette pour ceux qui ne l'ont pas reçue par Internet : en effet, par souci d'économie et de budget serré, aucun envoi n'est fait par la poste. Remise des plaques et petit-déjeuner. Au moment du départ, briefing au milieu des voitures rassemblées sur le parking au pied de l'église de ce village forteresse.

Rassurez-vous, le briefing était surtout l'occasion d'annoncer les sorties futures à savoir, celle de Puits Saint-Martin dans la Drôme le 25 mai prochain (jeudi de l'Ascension) et le MG Event à Charade.

Départ en file indienne ininterrompue des 25 (dont 18 membres du MGCF) équipages venus de loin pour certains.

Jugez vous-même : Haute-Saône, région parisienne, Savoie, Suisse, Saône-et-Loire, Haute-Loire, Loire, Isère et Ain (presque la Suisse).

Le plateau comprenait 10 A dont celle de Georges Vuillemin absente pour cause de freins non remontés ! parmi celles-ci, 2 Twin Cam et 1 de Luxe ; 7 B dont 1 GT ; 2 C ; 4 F ; 1 Z et 1 Mini Cooper S qui était autorisée car anglaise et nous ne sommes pas sectaires. Donc, 25 voitures et 50 personnes (plus deux enfants). C'est vrai que sur une ligne droite de campagne, c'est un plateau impressionnant et charmant.



Nous sommes le spécialiste depuis 25 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.classiccar-paris.com et sur **www.classiccar.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



Halte de commodité à Pizay après trois quarts d'heure de route pour faire admirer ce plateau aux villageois qui me sont chers et pot amical surprise offert par la municipalité (vin blanc pour les passagers et jus d'orange pour les pilotes !)

Nous reprenons la route pour nous diriger vers la Dombes profonde. Passage au milieu d'étangs lieu de prédilection des canards et des cygnes.

Apparaissent à nous des châteaux, des maisons bourgeoises que nous avons le temps d'admirer, car sur ces très petites routes, il est rare de rencontrer d'autres voitures : il n'y a que des cyclistes.

La vitesse moyenne est très faible mais n'empêche pas une scission provoquée par une panne de la MGA de Jocelyne Denis à Joyeux : oui, oui, nous pouvons de nouveau passer dans cette commune après la levée des barrages de protection mis en place pour la grippe aviaire.

Heureusement que dans le groupe nous avons des spécialistes car il s'agissait d'une panne difficile à déterminer : en effet, c'est un fil pernicieux qui faisait faux contact dans l'allumeur. Bravo à André Charreyron (de la Loire évidemment !) pour son dépannage exprès.

Ensuite, tout le monde s'est retrouvé à peu près à l'heure au restaurant « l'Étape de la Dombes » au Plantay pour le but de la journée, à savoir, la dégustation des grenouilles. Nous nous sommes régalés, elles étaient fameuses et le reste aussi : il est évident que la cuisine familiale est incomparable.

Après ce bonheur terrestre, nous sommes allés chercher le calme spirituel à l'abbaye de Notre-Dame des Dombes à l'extérieur du village. Elle a été construite dans les années 1850 avec la brique du pays. L'ordre des moines bénédictins est venu s'installer là pour apporter son aide à un pays miséreux, rempli de marécages où l'espérance de vie était de 45 ans à l'époque. Ils ont asséché les marais, établi des étangs et permis la culture, tout cela en se levant à trois heures du matin pour terminer vers 19 h 30, temps de prière compris.

La visite, qui a duré un certain temps, nous a permis de mieux connaître cette région, la Dombes où le calme règne. Nous avons rempli les coffres de voitures (petits pour cause de présence de roue de secours) avec des produits de la ferme exploitée par les religieux comme les pommes au sirop et également « la Musculine » produit énergétique conseillé aux sportifs d'endurance.

La dispersion du groupe a été décidée à Chalamont au lieu de Villieu pour des raisons pratiques car la fin de journée approchait et il fallait bien rentrer.

Apparemment, tout le monde a été satisfait, la sympathie et la convivialité ont régné... La demande majoritaire étant à quand la prochaine sortie ?

Un projet circule déjà pour l'an prochain : la visite du Brionnais à partir de Cluny.

De toute façon, cette sortie a permis une meilleure connaissance des membres du club et des contacts ont été pris entre certains pour organiser de prochaines sorties.

Amigécalement votre

Alain Grimand

PAYS DE LOIRE

La route de l'huître en Vendée : première sortie du registre T

Pour sa première sortie, Joël Fleury, le responsable du registre T, nous a invité à visiter sa très belle région de Vendée durant le week-end du 1^{er} mai. En plus des TB, TD et TF présentes, il y avait de très jolies MGA, MGB et MG modernes.

La promenade du samedi après midi nous a fait visiter l'écomusée de la Vendée. Nous avons visité une Bourride, maison traditionnelle construite en bois et terre et couverte de roseau, qui était jadis habitée par les paysans. Nous avons ensuite parcouru la corniche Vendéenne pour arriver en fin d'après midi au casino de St Jean de Monts où nous avons dîné.



Le dimanche matin, nous sommes allés chez un ostréiculteur, Jack Vairé, qui nous a expliqué son travail avant de nous faire déguster sa production. Un délice ! Petit détail : les huîtres étaient servies dans des assiettes octogonales. Puis le road-book nous a emmené sur l'île de Noirmoutier. La marée était favorable et nous avons donc emprunté le passage du Gois pour rentrer sur le continent et déjeuner au restaurant situé au pied du passage, avec vue imprenable sur l'océan. Quel spectacle de voir la mer monter très rapidement alors que quelques fous tentent de forcer le passage en roulant sur la chaussée déjà envahie par les eaux.

Nous avons ensuite pris des petites routes le long des parcs à huîtres puis un chemin amusant en haut d'une digue, et sommes ensuite rentrés à St Jean de Monts par la campagne vendéenne. Une surprise nous attendait devant le casino : une très rare et très jolie MGB GT V8 Costello. J'espère que cette MG fera partie du MGCF !





Le lundi, nous sommes passés dans le marais vendéen pour nous rendre au pic de la Blet et son point de vue remarquable. Nous avons ensuite visité le moulin de Rairé, en fonction sans arrêt depuis le XVIIIème siècle, et qui produit toujours de la farine. Le rallye s'est terminé par un déjeuner de clôture et la remise des prix offerts par la mairie de St Jean de Monts, le casino et des commerçants, aux gagnants des questions de culture générale.

Un grand bravo à Joël et Claudine, et leurs sœurs et beaux frères, qui nous ont permis de passer un très agréable et un très intéressant week-end en Vendée. Je sais qu'ils préparent déjà le prochain rallye, et que nous serons très nombreux à y participer.

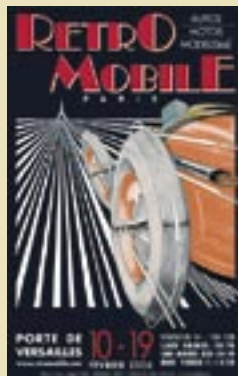
Philippe Aubry

SALONS

Rétromobile

Cette année encore le club était présent à Rétromobile. Sur le stand F10 une et belle très rare MG TB 1939 produite à 279 exemplaires. Nous avons eu le plaisir d'accueillir de très nombreux visiteurs venus de toutes les régions de France mais aussi de très nombreux collectionneurs européens ainsi qu'un MGiste japonais qui fait partie du MG Car Club de Yokohama.

Pour tenir notre stand de nombreux membres du club venus de toute la France se sont succédés. Nous les en remercions.



19ème salon champenois du véhicule de collection à Reims - 11 et 12 mars



Michel Gautier notre animateur régional Champagne-Ardenne vous accueillait sur le stand du MGCF

Il nous présentait cette année la MGB GT de M. de Montrémy.

Si l'on en croit le nombre d'adhérents venus nous rendre visite durant ces 2 jours, Reims et les MG se portent bien.

Un grand bravo à Michel Gautier qui organise notre présence avec brio.

Bernard Knapp



TECHNO CLASSICA ESSEN (D) - 6 au 9 Avril 2006

Comment résumer le plus grand salon d'Europe de la voiture ancienne ? KOLOSSAL !!!!

Depuis plusieurs années, je me disais qu'il fallait aller un jour à Essen dans le nord de l'Allemagne pour vérifier si c'était aussi impressionnant qu'on le disait. Et oui ! C'est impressionnant, la journée fut trop courte pour tout voir, on arrive à peine à faire le tour des 7 halls. Les marques allemandes jouent le jeu à fond et leurs stands n'ont rien à envier aux stands du Mondial de l'auto. Chez Mercedes-Benz, on vend des voitures restaurées par leurs soins et elles sont plus neuves que neuves... et les tarifs sont en

rapport comme une 540 K à 1500000 €.

Pour rester dans cette marque il devait y avoir près d'une vingtaine de 300 SL sur le salon, c'est juste un exemple de la démesure de la chose.



Bien sur notre marque fétiche est très bien représentée par le

MG Car Club Allemand et le MG Drivers Club, chacun avait son propre stand avec chaque fois 3 ou 4 voitures. Beaucoup de MG à vendre chez différents marchands et sensiblement aux même prix que chez nous.

L'espace pièces de rechange est, vous vous en doutez, tout aussi fourni et en plus de tout cela, il y a plusieurs dizaine de voitures de particuliers à vendre à l'extérieur.

Si vous désirez vous rendre à Essen en 2007, prévoyez 2 jours et de bonnes chaussures

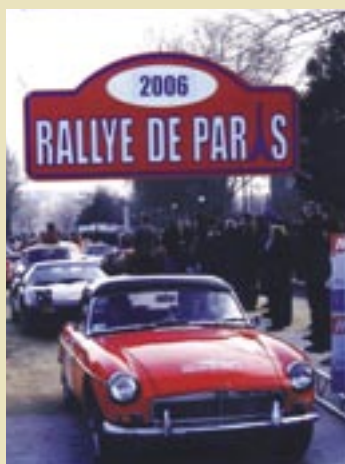
Hervé Ditner



13^{ème} RALLYE DE PARIS – 18 et 19 mars 2006

Avocat parisien spécialisé dans le droit de l'automobile, c'est toujours avec enthousiasme que je participe à des rallyes au volant de mon roadster MGB de 1964. La 13^{ème} édition du Rallye de Paris, ouvert à 200 automobiles sportives des années 50 jusqu'à nos jours, a eu lieu les 18 et 19 mars 2006.

Parmi les belles automobiles présentes figuraient une Ferrari 212 Inter berlinette Touring de 1952, une Lamborghini Miura de 1969, une Maserati Sebring de 1964. Une autre MG, une MGB GT de 1963 était aussi inscrite.



Partis de la Tour Eiffel le samedi matin, nous avons rejoint, avec ma copilote Charlotte, le circuit F1 de Nevers Magny-Cours pour des tests de régularité par plateaux homogènes, après avoir inauguré une nouvelle route départementale de la Nièvre au bitume immaculé, ce qui fut un moment privilégié ! La traversée des forêts de Sologne fut particulièrement magnifique sous le soleil. Un coupé Maserati y laissa toutefois des plumes après avoir heurté un cerf trop curieux !

Après une nuit passée au Futuroscope près de Poitiers, nous sommes allés dimanche tester le circuit de Val de Vienne, une occasion de se faire plaisir, et de pousser un peu l'MG, qui s'est montrée à la hauteur d'un week-end de 1000 kms avec des tours sur deux circuits mythiques. C'est une épreuve pour une automobile toujours dotée de son moteur trois paliers d'origine. Les MG méritent bien leur réputation de robustesse.

M^e Grégoire Marchac



WINTER CHALLENGE

C'est au lendemain de l'assemblée générale du MG club, qu'avait lieu le départ du rallye Anglais winter challenge, (équivalent Britannique de notre Monte-Carlo historique), de l'intérieur du parc du château de Chantilly.

Habitant à quelques kilomètres du château, l'occasion d'assister à ce départ de rallye était trop belle, malgré une nuit un peu courte due à mon retour tardif de l'assemblée générale, et malgré une température bien hivernale, et puis l'occasion de faire entrer ma BGT à l'intérieur du parc du Château de Chantilly ne se représentera pas de si tôt.



Sur soixante cinq autos au départ de ce rallye la marque MG était bien représentée, cinq concurrents tous au volant de MGB, visiblement on avait à faire avec des habitués de ce genre de rallye de régularité.

Un long périple les attendait après avoir quitté l'Oise leur route se dirigeant vers les Vosges, le Jura, la Suisse, l'Italie puis Monaco.

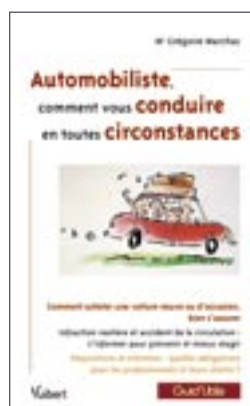
Didier Bizeul

Publi-reportage

Grégoire Marchac, adhérent du club depuis plusieurs années, est avocat aux Barreaux de Paris et de New York. Dès qu'il le peut, il file à l'anglaise sur les petites routes de France et de Navarre, au volant son cabriolet MG rouge des années 60.

Comment mieux réagir en cas d'accident de la circulation, de contrôle radar, de PV de stationnement ou d'infraction routière ? Comment bien souscrire une assurance automobile ? Comment bien gérer ses relations avec son garagiste ?... Me Grégoire Marchac est l'auteur du guide « **Automobiliste, comment vous conduire en toutes circonstances** ». Il s'adresse aux 34 millions d'automobilistes français qui souhaitent s'informer afin d'éviter bien des mésaventures et réagir le moment venu en défendant au mieux leurs intérêts.

« **Automobiliste, comment vous conduire en toutes circonstances** »
Editions Vuibert, ISBN : 2-7117-9164-5, 192 pages, 12 €.



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

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

