



Heritage

n° 16

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

- Le MG Event 2006 comme si vous y étiez !
- La B GT a 40 ans



Novembre 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
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, lissots@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

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

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 : Ph. Aubry, A. Benbassat, M.H. Bergel,
A. Bothorel, B. Joubert, J.M. Méchin, J. Quenet

Photos : Ph. Aubry, J. Benbassat, M.H. Bergel, J. Boely,
J.J. Dussart, B. Joubert, C. Mailliet, J.M. Méchin,
A. Pons, S. Porte, J. Quenet, P. Valine

Imprimeur :

BRARD Impression

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

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Editorial..... | 3 |
| La vie du club | |
| MG Event 2006 – du jamais vu en France !..... | 4 - 9 |
| La vie du club – registre B | |
| La MGB GT ou «l'Aston Martin du pauvre»..... | 10 - 13 |
| La vie du club – registre moderne | |
| MG ZTT V8 – essai..... | 14 |
| La vie du club | |
| Calendrier 2007..... | 15 |
| International | |
| Aventures marocaines du 21 mai au 3 juin..... | 16 - 17 |
| 40ème anniversaire de l'Autojumle de Beaulieu..... | 17 |
| La cote des MG en Europe..... | 18 - 19 |
| Les régions | |
| Les animateurs régionaux du MGCF..... | 20 |
| La vie du club : les sorties régionales | |
| Rhône Alpes | |
| Rallye MG'eunettes en Bourbonnais..... | 21 |
| Ile de France | |
| Philippe Maillard – Brune Officier de l'Ordre National du Mérite..... | 22 |
| Centre / Val de Loire - MG à Richelieu..... | 22 |
| Centre / Val de Loire | |
| Avant guerres au Puy Notre Dame..... | 23 |
| Pays de Loire | |
| LE MG Club de France fait le plein au MANS CLASSIC..... | 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 ;

L'été est passé si vite et a été très riche en événements pour notre club. Nous avons pris l'engagement d'organiser pour la première fois en France, le MG Event of the Year. Ce fut un grand moment qui restera longtemps dans nos mémoires.

Plus de 320 MG présentes, fabriquées entre 1928 et 2005, ça n'avait jamais été fait en France. Nous l'avons fait, et plutôt bien, aux dires des très nombreux témoignages que nous avons reçus. Je tiens à remercier toute l'équipe qui a participé à l'organisation de cette manifestation et en particulier M.H. Bergel, J. Boëly, A. Bothorel, F. Daric, J. Quenet, C. Lissot et les 70 autres bénévoles qui ont donné de leur temps pour que cette fête soit un succès. Je remercie aussi tous les participants qui nous ont fait le plaisir d'amener de bien jolies voitures..

L'été a aussi été l'occasion de sortir nos MG pour des balades plus ou moins longues partout en France. Le club a aussi organisé un premier rallye au Maroc. Vous lirez dans ce magazine les comptes rendus de ces sorties toujours superbement bien organisées par des membres de notre club. Un grand merci à tous.

Nous avons aussi participé au Mans Classic cet été. Spectacle magnifique qu'il ne faut pas rater lorsqu'on aime les voitures de sport.

Le programme de l'automne est assez chargé avec de beaux rallyes organisés en Alsace en Savoie et en Aquitaine. Mais aussi des petites balades et notre participation aux journées du patrimoine et aux remparts à Angoulême. Les comptes rendus de toutes ces sorties sont disponibles sur notre site : www.mgclubdefrance.com. Toutes ne peuvent pas toutes figurer dans ce numéro de MG Héritage.

Nous serons aussi présents à Lyon, au salon Epoqu'auto en novembre prochain et nous espérons vous y rencontrer.

Pour 2007, nous vous proposerons un programme de sorties important dans toutes les régions tout au long de l'année. Sorties d'un jour ou d'un week-end, participation à des manifestations régionales, salons... Nous sortirons aussi hors de nos frontières pour participer aux grands événements MG Européens en particulier à Spyres en Allemagne et à Silverstone en Angleterre.

Nous souhaitons disposer avant la fin 2006, d'un calendrier prévisionnel de sorties le plus complet possible. N'hésitez pas à nous contacter si vous projetez d'organiser une sortie afin de l'inclure à ce programme.

Le 7 octobre dernier, notre club a organisé la 11^{ème} conférence des clubs MG européens à Paris. Une bonne occasion de faire connaître encore un peu plus notre club, de tisser des liens et de faire des projets avec nos amis Mgistes européens.

Nous comptons sur vous pour faire vivre notre club. N'hésitez pas à nous contacter si vous avez des projets de sorties, des idées d'activités pour le club. Envoyez nous des photos, des articles pour MG Héritage. Proposez nous votre aide et un peu de votre temps pour qu'ensemble nous puissions encore réaliser de belles choses.

Je vous souhaite de profiter des derniers beaux jours pour vous faire 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 Leclerc - 91290 Arsonville
Tel : 01 64 90 21 70
Fax : 01 64 90 33 62
Mail : cecil@cecil-cars.com

Cecil Cars
www.cecil-cars.com

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...

APPROVED BY
GASOLINE
APPROUVÉ PAR

DYNOLITE
APR 30
20W60

DYNOLITE
110
Gazole
90/120
Lead substitute

Retrouvez toute la gamme sur :
WWW.Dynolite.fr

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



Plus de 320 MG pour le 'MG Event of the Year 2006' en Auvergne

Du jamais vu en France !

Du 28 juin au 2 juillet 2006, le MG Club de France a organisé le MG Event of the Year 2006.

Ce grand rassemblement européen de MG a été la fête des MG de toutes les époques, avant-guerre, après-guerre et modernes.

La liste des modèles présents serait longue, en voici quelques uns : 18/80, F1 Magna, L2 Magna, J2, NA, PA, PB, SA, VA, WA, TA, TB, TC, TD, TF 1250 et TF 1500, Midget, MG 1100 et 1300, A roadster et coupé de tous types, B et BGT de toutes les époques, C et CGT, BV8, RV8, F, TF, ZR, ZS...

Les participants sont venus de toute l'Europe : Allemagne, Belgique, Danemark, Italie, Luxembourg, Pays Bas, Portugal, Royaume Uni, de Suisse, Suède et également de Thaïlande et d'Afrique du Sud pour deux d'entre eux.



18/80 de 1929



J2 à compresseur de 1933



VA de 1938



TF 1500 de 1954



Plus de 320 MG se sont retrouvées en Auvergne. Les plus anciennes MG étaient des 18/80 de 1928, venues par la route pour l'occasion.

De nombreux présidents de clubs MG Européens, des spécialistes des différents modèles de la marque et de grands collectionneurs avaient fait le déplacement pour l'occasion.



A Twin Can Coupé de 1959



B V8 Costello de 1967



RV8 de 1995



TF 135 de 2003



Mercredi 28 juin :

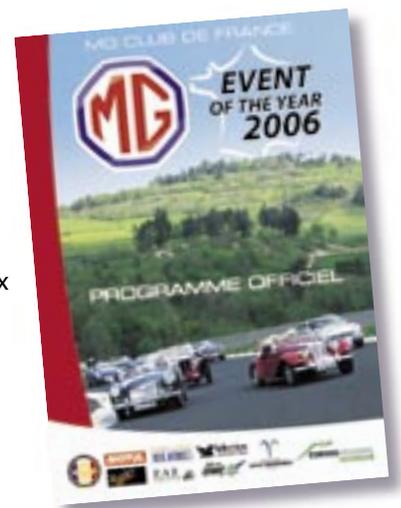
Arrivée des participants à l'office du Tourisme de Royat – Chamalières, où nous avons un point d'accueil.



Vérification du dossier d'inscription de chaque participant et remise des pass et tickets nécessaires pour les 4 journées, remise de la plaque de rallye, remise du programme officiel que nous avons pu réaliser grâce aux aides financières du Conseil Régional d'Auvergne, du Conseil Général du Puy de Dôme.



Ce programme présente la région Auvergne et explique les 4 circuits touristiques proposés. Un chapitre raconte l'histoire du circuit de Charade, remise de cadeaux offerts par l'organisation et par nos partenaires Motul, Meguiar's, Sélection du Reader's Digest, Eau de source Rosanna.



Remise de brochures touristiques fournies par l'Office du Tourisme de Royat-Chamalières et par le Comité Régional de développement Touristique d'Auvergne, qui a également offert à chaque participant un coupon de réduction de 10 € à valoir lors d'un prochain séjour dans la région.



Jeudi 29 juin et Vendredi 30 juin :

Circuits touristiques à la découverte de l'Auvergne et du Puy de Dôme

Les participants ont sillonné les petites routes du Puy de Dôme pour découvrir :



Le parc des volcans d'Auvergne, avec un arrêt déjeuner à la Bourboule.

La route des châteaux avec un arrêt à Vollore ville.

Les Combrailles avec un arrêt à St Gervais d'Auvergne.

Le Livradois Forez avec un arrêt à la Chaise Dieu.



Ces circuits ont été jalonnés de visites. Imaginez la réaction des habitants d'un village reculé voyant passer ces voitures en aussi grand nombre, venant de pays divers et toutes plus belles les unes que les autres !

motor dream depuis 1979

Le plus important stock de pièces.

| | | | | |
|------|------|--------|--------|---------|
| MG | Mini | Jaguar | Healey | Triumph |
| MG11 | MG12 | MG13 | MG14 | MG15 |
| MG16 | MG17 | MG18 | MG19 | MG20 |
| MG21 | MG22 | MG23 | MG24 | MG25 |

www.motordream.com
Commandes en ligne, infos techniques.
ZAC du Cornouiller, 78870 BAILLY.
Tel: 0892 79 10 78 - Fax: 01 30 80 21 50

Catalogues (18 Euro pièce)

Samedi 1er et dimanche 2 juillet :

Le MG Event avait élu domicile au prestigieux circuit de Charade.

Charade est le seul circuit de montagne en France. Depuis le championnat du Monde auto de 1962 ce circuit a un riche passé automobile. Son tracé actuel de quelques 4 km a procuré d'intenses sensations aux conducteurs de MG.



Des parades ont permis de célébrer différents modèles de la marque :

Une parade historique racontant l'histoire de la marque avec un exemplaire de chaque modèle de 1928 à 2005. Plus de 60 voitures suivant la magnifique 18/80 ayant appartenu au grand pilote anglais Birkin.



Une parade célébrant le 70ème anniversaire des séries T, avec 70 exemplaires de ces modèles. Quelques raretés comme la plus ancienne TA connue, la TB Tickford de 1939 (2 exemplaires connus en Europe), l'unique TB Monaco réalisée pour le Tourist Trophy 1939, les 'T special' à carrosserie course, et de nombreuses TC, TD et TF.



Tel 04 73 63 79 00 **63 260 AIGUEPERSE** Fax 04 73 67 61 82

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



Une parade des 5 MGA usine qui ont fait la coupe des Alpes 1956. Ces 5 voitures étaient rassemblées pour la première fois depuis 1956. Moment historique pour les autos et leurs propriétaires, très heureux de tourner sur le circuit, avant de partir dans les Alpes pour une commémoration la semaine suivante.



Enfin la grande parade du dimanche a permis de mettre toutes les MG présentes sur la piste, remplissant totalement l'ensemble du circuit.

Un magnifique concours d'Etat réalisé en partenariat avec la FFVE. 6 catégories ont été récompensées :



Avant guerre et Best of the Show:

la MG WA de 1939 carrossée par Reinbold & Christé (B. Douchet – CH)



Série T :

MG TB Monaco de 1939 (P. Hahn – CH)

MGA et contemporaines :

MG A 1600 de 1959 (G. Dutton – UK)

MGB et contemporaines :

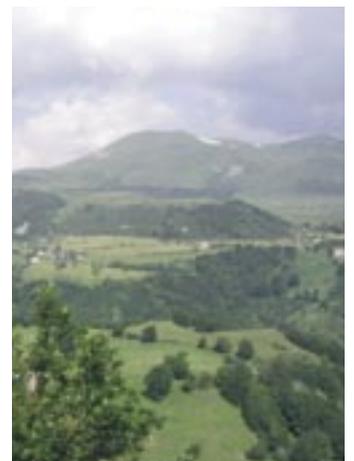
MGC cabriolet de 1968 (S. Clear – UK)

MG Modernes :

MG TF 160 de 2003 (L. Miles – UK)

Prix de l'authenticité de la FIVA :

MG TA de 1936 (J. Abraham – F)



Tous les amateurs de MG présents ont participé par petits groupes à des tours de découverte du circuit.
Des plateaux de démonstration ont permis à certains de profiter plus longuement des joies de la piste lors de plusieurs séances d'essais.
En complément des activités sur la piste, les participants ont pu prendre part à de nombreuses activités pendant les 2 jours : gymkhana, quiz, concours photo, épreuve de maniabilité...



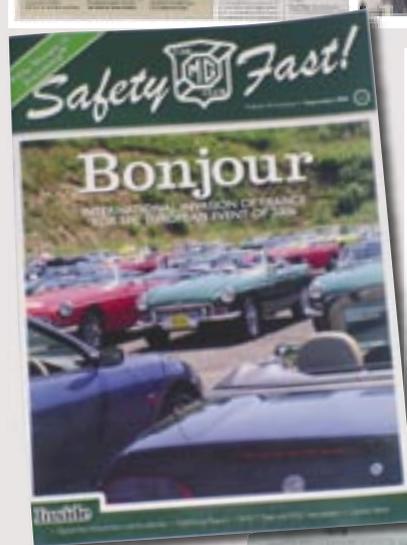
Le dimanche matin, les participants étaient conviés à faire Tour du Puy de Dôme, un itinéraire de 80 km avec un arrêt sur le plateau de Gergovie et le passage à proximité de nombreux châteaux et lacs, et encore beaucoup de jolis souvenirs.

Le MG Event 2006 s'est terminé le dimanche en fin d'après midi. Les participants sont tous repartis heureux d'avoir pris part à une grande et belle fête pour tous les amateurs de MG. L'édition 2007 aura lieu en Allemagne près de Heidelberg du 24 au 28 mai 2007. Nous aurons aussi l'occasion de revenir en Auvergne pour d'autres jolies balades en MG.

Marie-Hélène BERGEL & Philippe AUBRY

PS : un grand merci à tous les bénévoles, locaux et membres du MGCF, qui ont participé à l'organisation de cette manifestation

Ils ont parlé de nous...



La MGB GT ou « l'Aston Martin du pauvre »

(Par Jhon Thorley lui-même, surnom plus flatteur que péjoratif.)

1966 - 2006 > 40 ans



Enhardis par le formidable succès de la MGB depuis sa sortie en 1962, Jhon Thorney, directeur général de MG et Syd Enever, ingénieur en chef et directeur du bureau d'études, décidèrent de lancer une MG, à carrosserie fermée, sur base MGB, mais pouvant accepter quatre personnes.

Jhon Thorney lui-même, fervent admirateur du coupé fastback Aston Martin DB2/4, a toujours manifesté son intérêt pour ce type de carrosserie.

En outre, si des études portant sur la réalisation d'un coupé MGB sont bien menées à Abingdon, elles ne donnent cependant pas satisfaction.

Dans ces conditions, c'est un industriel Belge, Jacques Coune, qui réalise la première version du coupé MGB, en 1963. (Voir ci-contre et article Héritage juin 2002).

Entre-temps, les dirigeants de MG ont décidé de confier à Pininfarina la réalisation de la version officielle du coupé.

Dans le cas de la MGB, Pinin-Farina ne va pas partir de la feuille blanche mais des plans fournis par Abingdon où figure déjà le hayon arrière et le pare-brise plus haut.

Pininfarina va intégrer le toit de façon beaucoup plus satisfaisante que les esquisses élaborées à Abingdon, parvenant ainsi à donner à l'auto une silhouette remarquablement équilibrée.



Comme le montre le projet EX 205/1 dessiné par Don Hayter et Jim O'Neill en 1958, le lancement d'une version coupé a été prévu très tôt lors de la conception de la future « B ». Toutefois, la sortie du coupé MGB va se faire attendre.



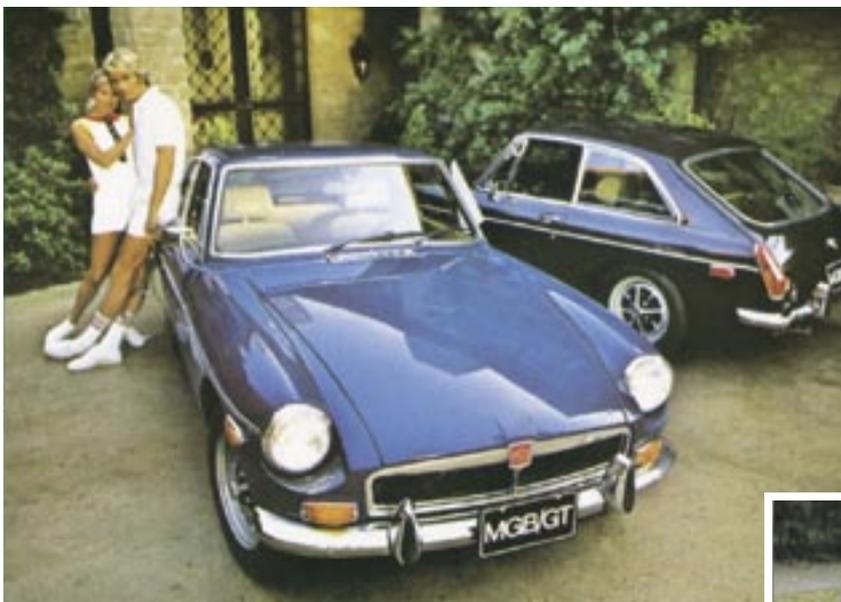
*La berlinette Coune est construite à partir de la carrosserie, profondément remaniée, d'un cabriolet MGB. Son style, d'inspiration très italienne, avec son arrière à pan coupé et ses deux feux ronds lui donnent un air de petite Ferrari !
(photo n°1 & 1bis Coune)*

Présentée officiellement au salon de Bruxelles en janvier 1964, la berlinette suscite un grand intérêt en dépit de son prix élevé.

A la différence du coupé MGA qui ressemble beaucoup à un roadster muni d'un hard-top, la MGB GT possède un style très personnel qui la différencie nettement de la version décapotable.



Incontestablement élégante, la nouvelle MG présente également un caractère pratique inhabituel sur ce type de véhicule avec son hayon arrière et sa banquette arrière rabattable qui permet d'obtenir, le cas échéant, un plan de charge spacieux qui s'étend jusqu'aux sièges avant.



A sa manière, la « B » GT fait ainsi figure de « voiture à vivre » avant l'heure, elle possède le gros avantage de permettre aux amateurs de voiture de sport qui ont des enfants en bas âge de continuer à rouler en MG « sport ». Cette conduite intérieure à hayon précédait la Renault 16 et la Maxi de trois bonnes années !



Evolution du modèle

MGB GT Mark I « GHD 3 » : 1965 première apparition (année modèle 1966).



MGB GT Mark II « GHD 4 » : 1967 la GT déclina les mêmes modifications que le cabriolet : apparition d'une boîte à quatre vitesses, toutes synchronisées, remplacement de la dynamo par un alternateur (le négatif étant à la masse) et enfin les contacteurs du tableau de bord étaient à balancier au lieu des leviers d'antan pour des raisons de sécurité.

MGB GT Mark II « GHD 5 » : 1969 la GT continue d'être construite en même temps que le cabriolet dont il répercute également toutes les modifications jusqu'à la fin de sa production en 1980. (Voir l'article histoire de la MGB Héritage Juin 2002).



Ci-contre l'année 1970 voit l'apparition de phares de recul de pare-choc dont le butoir final est en caoutchouc, de roue à jante type Rostyle, les roues à rayons disparaissent définitivement. Le logo MG pour l'arrière est en aluminium moulé.



Dernière édition « USA » 1980



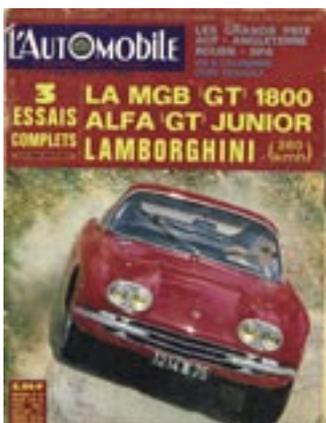
2006 La GT en course

ASA⁵⁶
 VENTE RÉPARATION
 RESTAURATION
 Sportives de Collection
 Pièces détachées

MG AC MOSS

5, route d'Auray - Lande Kermarquer
 58950 CRAC'H
 Tél. 02 97 30 05 05
 Site : www.ASA56-mg.com

Revue de presse



Directement dérivée de la « B », la GT s'adresse cependant à une clientèle nouvelle, différente de celle du roadster. Elle est sensiblement plus chère : 19 400 F au lieu de 16 140 F sur le marché Français à l'automne 1967. Elle se vendra trois fois moins que le roadster, à l'exception du marché intérieur Anglais et du sud de la France. (125 621 B GT pour 387 259 B roadster).

Mécaniquement identique au roadster, elle possède toutefois un essieu arrière de type Salisbury, une suspension arrière plus ferme et un barre anti-roulis avant renforcée.

Notons également que la Gt pèse 1050kg au lieu de 900kg, soit 150 kg de plus que la version roadster, d'où des performances en retrait. Comme la version roadster trois ans auparavant, la MGB GT est bien accueillie par la presse anglaise, surtout conquise par l'élégance de son style. L'accueil de la presse française est, en revanche plus mitigé. Si la ligne originale de la « B » GT recueille une approbation unanime, ses défauts sont cependant pointés du doigt sans complaisance. (article de Jean-Paul Thévenet paru dans la revue « L'Automobile » août 1967)



MG ZT-T V8 260

Un break MG ZT-T, certes MG à part entière, a-t-il sa place dans cette revue "Héritage", certainement oui puisque toutes les MG y ont droit de cité.

Oui, mais quel intérêt pour le lecteur, concernant les berlines et breaks MG de dernière génération, et même d'avant dernière (Metro, Montego, Maestro...), chacun sait qu'il s'agissait de berlines Austin et Rover tout juste relookées à la version sport pour toucher une clientèle plus jeune, un modeste coup de marketing en quelque sorte, mais pas de quoi émoustiller un vrai fan de l'octogone !

Encore que la berline Montego Turbo, cela décoiffait assez fort pour ne pas déshonorer notre cher écusson.

En fait, les ingénieurs de chez MG Rover ont toujours été assez jeunes d'esprit pour faire perdurer cette tradition bien britannique de mettre de gros moteurs dans des autos a priori pas faites pour ça, rien que pour s'amuser, et justement ces versions V8 dérivées des berlines Rover 75 perpétuaient bien cette tradition mais ce fut le chant du cygne de la marque anglaise, juste avant sa mise en liquidation.

L'exemplaire objet de cette présentation est d'ailleurs le seul exemplaire à avoir été importé en France sous cette carrosserie et cette motorisation.

La technique

Cette fois-ci nos "engineers" ont mis le paquet !

jugez en :

De fait, des breaks

Rover 75/MG ZT-T, ne restent que la carrosserie (et encore avec un plancher modifié), les sièges et équipements, toute la mécanique a été complètement chamboulée.

De traction avant à moteur transversal, on est passé à propulsion et moteur longitudinal, et quel moteur puisqu'il s'agit du V8 4,6 litres de la dernière Mustang, limité ici à 260 chevaux et un couple d'enfer de 410Nm à 4000 tours, ces données étant bien sûr susceptibles d'évoluer fortement (360ch et plus) avec la cartographie appropriée.

La boîte reste à 5 vitesses, largement suffisante quand on constate que la 5ème reprend sans rechigner à 1000tr/mn, et à plus de 50km/h au 1000 tours, ça tire suffisamment long ! Le pont arrière est bien sûr suspendu et à glissement limité.

En regardant de près l'architecture, on constate que le moteur a été reculé au maximum pour favoriser la répartition du poids, pour la même raison le coffre accueille la batterie et de nombreux auxiliaires.

Il faut souligner également que le V8 tient quand même sa place sous le capot avant et n'y laisse guère d'espace disponible.

Freinage et suspensions ont été logiquement adaptés à la situation. L'essentiel se passe donc sous le capot, car extérieurement, peu de détails distinguent cette version V8 d'une paisible version diesel 2 fois moins puissante : seulement un petit sigle V8 sur les ailes avant, et 4 généreuses sorties d'échappement.

Un œil exercé pourra cependant déceler que la voiture est très légèrement plus haute de l'arrière, non pas pour faire du tout terrain, mais pour laisser un peu de place à la transmission.

Au volant

La première chose qui frappe à la mise en route, c'est le bruit, de V8 bien sûr, ce n'est pas étonnant, mais les borborygmes caractéristiques des gros V8



ont laissé la place ici à une musique littéralement envoûtante et on ne se lasse pas de monter les régimes pour le plaisir non pas d'aller vite, c'est bien sûr dépassé, mais seulement pour profiter de l'orchestre. Deuxième caractéristique étonnante, la souplesse du moteur, ce qui n'est bien sûr pas étonnant à l'énoncé des chiffres de couple et à la cylindrée.

Troisième point à retenir, la tenue de route est à proprement parler époustouflante, la voiture est rivée à la route en toutes circonstances, elle vire parfaitement à plat et elle semble impossible prendre en défaut, la direction est ultra précise et directe, l'équipement pneumatique 225/45 R 18 n'y étant sans doute pas totalement étranger.

Cette voiture n'aurait donc que des qualités..., ce n'est pas très objectif tout ça !

En fait, les défauts, il faut vraiment bien chercher pour en trouver : certes la suspension est raide, mais comme ses débattements sont très limités et que les sièges sont excellents, il n'y a là rien de réellement gênant.

Certes, à force de faire chanter la mécanique, on peut vider le réservoir assez rapidement, mais en conduite touristique, on peut aussi descendre en dessous de 11 litres aux 100 Km sur route, soit guère plus de 2 litres par paire de cylindre.

Le seul gros défaut à la vérité, c'est de devoir rouler à des allures de sénateur pour respecter la législation en vigueur alors que l'on dispose d'un potentiel hors du commun impossible à exploiter, un peu frustrant tout de même.

Gros défaut aussi, mais seulement pour les frimeurs, cette ZT-T passe totalement inaperçue du commun des mortels, seuls quelques originaux remarqueront à son passage que ce bruit, cette musique, là, ce n'est pas normal et cela donne lieu à des scènes, assez amusantes à observer, où l'étonnement le dispute à l'interrogation et à la perplexité. Car bien peu nombreux sont ceux, même parmi les passionnés, qui ont connaissance de cette production demeurée hélas plus que confidentielle.

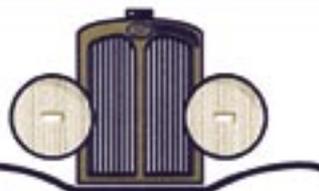
Avenir

Sans doute assuré du fait de la rareté de cette production, stoppée par la faillite du Groupe MG Rover quelques mois seulement après son lancement, le caractère ultra-sportif de cette MG, et les qualités de son moteur que les spécialistes de Ford connaissent bien :

Il a été importé en France, à ma connaissance,

- une berline Rover 75 V8, ex voiture de presse de MG Rover France rachetée par un collectionneur
- 4 berlines MG ZT V8 4,6 identifiées
- un break MG ZT-T V8 4,6, objet du présent article, il était commercialisé neuf à 51000 euros, ce qui n'est pas cher en regard des prestations fournies !

Jean-Marie Méchin



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

demander 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

Calendrier 2007

Rétromobile aura lieu du 16 au 25 février 2007

Le club sera présent avec un stand. Nous vous y attendons nombreux. Vous aurez la possibilité d'acheter des billets au tarif 'club'. Un bon de commande vous sera envoyé d'ici la fin de l'année.

Nous travaillons au calendrier des sorties 2007.

Merci de nous faire part de vos projets de sorties d'un jour ou d'un week-end, souhaits de participer à des salons régionaux, à des rassemblements mensuels. Nous souhaitons établir avant la fin 2006, un calendrier prévisionnel assez précis.

Le MG Event of the year 2007 en Allemagne du 24 au 28 mai

Cette manifestation sera organisée à Speyer, près de Heidelberg, par le MG Car Club d'Allemagne. C'est le musée des sciences et techniques de Speyer qui accueillera la manifestation. Trois circuits touristiques seront organisés pour faire découvrir cette magnifique région.

Les participants pourront découvrir la route des vins, visiter le circuit d'Hockenheim, les châteaux de Heidelberg, de Trifels et Hambach, le monastère de Maulbronn

et bien d'autres choses encore. Différents hébergements sont prévus au musée et à Speyer. Alors réservez dès maintenant ce week-end pour participer à cette grande fête Européenne MG.



MG Car Club Deutschland
Ursula and Walter Prechsl
Kappelaecker 10
D-74182 Obersulm, Allemagne

Email: event2007@mgcc.de
site web : www.mgcc.de
Téléphone : 00 49 7130 46064 (le soir)

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

'Anglo-Parts Belgium
 Brusselsesteenweg 345
 B-2800 Mechelen • Belgium
 Tel. +32 15 42.37.83
 Fax +32 15 42.34.45

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



MAROC

AVENTURES MAROCAINES DU 21 MAI AU 3 JUIN IL FALLAIT OSER, BERNARD L'A FAIT !

Après la Corse l'an passé, l'idée d'emmener des MG au Maroc trottait dans la tête de notre ami Bernard LEVEUGLE. Et pourquoi pas ?

L'une après l'autre, quelques 24 MG aux équipages bien préparés et enthousiastes se regroupaient à Sète ce 21 mai pour embarquer sur le MARRAKECH EXPRESS à destination de Tanger.

Nos petites MG allaient être menées en bateau de l'autre côté de la Méditerranée !



Après un embarquement sans histoire, notre ferry quittait le quai en début de soirée pour une traversée qui devait être, elle aussi, sans histoire... Mais c'était sans compter sur les surprises qu'allait nous réserver notre bateau - tomber en panne le lendemain matin à 8h12 mardi au grand large des côtes espagnoles.

Débarqués à Valencia mardi en fin soirée (après 24 heures passées à quai), l'aventure commençait par la découverte des autoroutes espagnoles pour rejoindre Algésiras en traversant la Sierra Nevada. Beau voyage !

C'est après ces péripéties, assez fourbus, que nous arrivions à Tanger jeudi vers 1h du matin où nous attendait notre guide Mohamed pour nous conduire à Asilah pour une courte nuit.

Jeudi le soleil était déjà chaud à 9h, heure de notre départ pour Mohamédia où nous déjeunions avant de rejoindre Marrakech par une route peu touristique encombrée de camions, de bus, de vélos, et de moissonneuses... c'est l'Afrique !!!

Marrakech enfin ! La détente s'installe rapidement avec le spectacle de la Fantasia et la perspective d'une journée pour découvrir le Palais Bahia, le dédale de la Médina, les souks et ses différentes corporations de métiers.



Tout le monde y trouve son compte, nos petites MG se reposent à l'ombre des palmiers, notre bon docteur Vincent profite de ce moment pour ausculter les mécaniques et faire quelques réglages et réparations, d'autres tentent le massage Berbère... Tout un programme !



En ce samedi matin, nous sommes frais, reposés et dispos pour quitter Marrakech escortés de la police et rejoindre Ouarzazate. Notre première halte est pour un village d'enfants orphelins où nous déposons du matériel scolaire et discutons avec les responsables qui sont très sensibles à notre visite.



La traversée du Haut Atlas par le col du Tizi N'Tichka 2260 m, nous réserve de magnifiques paysages avant l'arrivée à Ait Ben Haddou, célèbre Kasbah du sud Marocain où de nombreux films ont été tournés.

Nos voitures se sont habituées aux routes marocaines qui sont bonnes d'une façon générale ; elles contournent avec précaution les dépôts de sable et de pierre laissés par un orage précédent et c'est sans difficulté que nous arrivons à Ouarzazate pour une bonne nuit.



Notre voyage se poursuit le lendemain vers Tinehir où nous déposons livres, stylos, cahiers, dans une école qui en a bien besoin et où la bibliothèque se remplit soudainement ; puis Erfoud, les paysages sont époustouffants et les points de vues extraordinaires. C'est un dépaysement total d'être dans sa voiture et dans un tel environnement.

La fin de notre périple de 2500 km approche, nous rejoignons Fès par une route splendide aux paysages éblouissants sous un soleil qui ne nous a pas quittés depuis le départ, la ville de Fès nous révèle toutes ses traditions et couleurs. Quel spectacle !



Le retour vers Tanger, la traversée sur le « bon » Marrakech et l'arrivée à Sète sont de simples moments de fin de voyage...

Je ne serai jamais allé seul au Maroc avec ma MG,

IL FALLAIT OSER, IL L'A FAIT !

Joël Quénet



ANGLETERRE

40^{ème} anniversaire de l'Autojumble de Beaulieu



' Biouly, vous connaissez ? '

Vous en avez sans doute entendu parler pour son extraordinaire musée automobile et sa bourse d'échange, la plus grande d'Europe. C'est toujours un plaisir de faire le voyage et de ce retrouver dans le sud de l'Angleterre, au cœur du New Forest Hampshire, chez Lord Montagu. On trouve de tout à l'autojumble : voitures, motos, vélos, automobilia et tout un bric-à-brac d'objets les plus extravagants les uns des autres. On y rencontre aussi pas mal de français exposants ou acheteurs qui sont venus faire du shopping, n'est-ce pas les copains ?

Pour le 40^{ème} anniversaire de l'autojumble, les responsables de Beaulieu ont décidé d'organiser la construction de la voiture la plus basse du monde, en 3 jours, pour figurer au livre Guinness des records. Et ils l'ont fait, en découpant, soudant, transformant

et peignant une pauvre Fiat 126 qui n'avait rien demandé, pour la transformer en un engin haut de 24.5 pouces qui peut transporter en toute légalité grâce à son MOT, 2 personnes sur la route. Bravo à Andy Saunders et son équipe pour son exceptionnel travail.



On pourrait peut-être lui lancer un nouveau challenge : restaurer notre Farina en un week-end. Why not, mais c'est un 'Big challenge' ?

Si vous ne connaissez pas ce temple de l'automobile, il faut vous y rendre. Vous ne serez pas déçu car il s'y passe toujours quelque chose.

Photos et texte : Philippe Aubry

Pour plus d'information : www.beaulieuevents.co.uk

11^{ème} conférence des clubs MG Européens à Paris le 7 octobre 2006



Le MG Club de France a reçu les responsables des clubs MG Européens pour la 11^{ème} conférence. A cette occasion, Gert Jorgensen, le manager des clubs européens, a remis la coupe Nuffield au MGCC Catalogne. Toutes nos félicitations à nos amis espagnols.

La cote des MG en Europe

Le marché commun, puis l'UE, enfin la zone euro ont fait beaucoup pour fluidifier les marchés. Internet et sa cohorte de petites annonces d'ebay offrent au chineur de fortes tentations qui ne connaissent pas les frontières de l'hexagone.

Certain parmi nous sont devenus des aficionados des langues étrangères et ont compris que les différences de cotes de certains artistes ou objets, en fonction des goûts et des chauvinismes locaux, des couleurs nationales, pouvaient entraîner de fructueuses affaires voir des commissions sur l'importation. Le marché des véhicules de collection n'échappe pas à cette règle. Que dire de notre marché octogonal européen? En demandant aux MG clubs européens anglais, allemands et italiens de nous proposer les côtes les plus réalistes dont nos amis se servent localement, nous vous proposons une première approche d'un marché loin d'être unifié, bien qu'il ne nous réserve que peu de surprises.

1 - La première remarque est que, comme vous le diront les marchands, 80 % de la demande d'automobile ancienne ne s'intéresse qu'à un petit 20 % de l'offre en modèles. Les MG font partie des 20% et intéressent partout. Elles sont donc raisonnablement « chères » partout en Europe.

L'éclectisme en matière de collection automobile, voir l'originalité n'est pas le fort de l'être humain. Et les autos populaires souvent moins bien conservées numériquement que les roadsters qui se sont préservés de tous temps, auront toujours moins de succès.

Si les berlines stagnent dans les annonces, les MG, « à ciel ouvert », font partie des véhicules les plus recherchés.

Au dire des professionnels il devient même difficile de trouver des MG - comme toutes les anglaises cabs d'ailleurs - à acheter, donc à vendre. Une des explications majeures à cette pénurie est le fait que le marché américain a été ratissé et qu'il n'y a plus beaucoup d'autos là bas à réimporter en Europe. La demande ne faiblissant pas, les prix montent. Phénomène uniformément européen

2 - La seconde remarque vaut sur l'appréciation relative de l'octogone selon les pays

Les marchés sont chauvins. Les Panhard ne se vendent qu'en France et en Italie, les belles alfa atteignent des cotes parfois astronomiques. Les pagodes Mercedes sont hors d'atteinte en Allemagne.

L'Octogone, par contre est dans sa période roadster 50/70 une valeur sûre partout. Il n'y a pas de trous béants entre les pays étudiés.

L'Allemagne, cependant, - et c'est peut-être une affaire de niveau de vie -, est le pays où les MG sont les plus chères systématiquement. A l'exception des saloon-car pour lesquelles les cotes ne sont pas disponibles, ce qui donne à la France une valeur théorique de leader tarifs.

Toutefois notons que l'expression « nul n'est prophète dans son pays » peut s'appliquer chez MG. Est-ce par ce que les MG vendues en UK ont la plupart du temps un volant à droite, et difficile à exporter que leur prix sont plus faibles qu'en Europe continentale? En partie.

Les MG sont pratiquement les cabriolets les plus produits de l'histoire anglaise. La MGB qui est le plus produit de tous les cabriolets au monde jouit localement d'une image confinante à une certaine banalité. Si la B y frémit, la Midget n'est pas encore vraiment sortie du purgatoire. D'où des prix attractifs qui peuvent mériter le voyage d'outre manche.

Reste qu'il y a exception avec les MG d'avant guerre qui jouissent actuellement en UK d'une côte qui fait des bonds. Et que les T pourraient subir cette aspiration vers le haut.

Les modèles MG les plus anciens sont aussi chers en UK qu'en Allemagne, pays qui à l'inverse de la France se retrouve une passion pour les avant guerre allemands et anglais à condition qu'ils fussent restaurés parfaitement.

3 - La qualité de l'offre

Très variable car ce qui est appelé « mint » ou « quasi neuf, en boîte » en Angleterre n'est pas forcément comparable à ce qu'un allemand voit dans ce niveau de qualité attendu.

Les différents services techniques européens et ce qu'ils imposent comme travaux réguliers de mise à niveau, le goût pour la qualité qui n'est équivalent chez tous les peuples, créent des différences dans le niveau moyen des parcs.

Une MGB avec Tüv parfait est sans doute une auto à priori bien plus désirable que bien d'autres MG B italiennes ou françaises.

Les cotes précisent aussi dans certains pays une cote « dealer ». Ce qui n'est pas une mauvaise idée. Ces voitures vendues par professionnel valent plus cher que les autres à niveau de finition a priori égal, car elles bénéficient d'une certaine garantie au moins morale liée à la réputation du marchand. Ne pas sous estimer cet élément, surtout quand on débute en collection. Malheureusement, cette cote dealer n'est pas une habitude française.

4 - Les côtes

Nous savons tous pour avoir fait l'exercice que les côtes de certains journaux ou spécialistes sont rarement les mêmes.

Sur un même modèle, on assiste à de belles différences donc sur un même territoire. De plus ces cotes mélangent parfois des modèles, des finitions et il devient difficile de faire un tableau réaliste.

Cela étant nous avons envie avec les clubs européens d'affiner l'analyse et de vous proposer régulièrement quelques points.

Donc il faut prendre ces résultats avec des pincettes, et suggérer simplement, quand on voit des différences notables, d'aller surveiller les petites annonces des grands journaux ou sites des pays concernés, et de vérifier.

Cela étant notre petit jeu permet de dessiner des tendances.

a. Séries T

Si vous connaissez une belle auto, achetez la en Angleterre ou en France et revendez la en Allemagne. L'Italie semblant proche de notre marché national. les cotes des T montent assez vite.



b. Séries POST-WAR SALOON CAR

Ces autos sont oubliées et mal aimées. Leur cote est très aléatoire sauf en UK, seul pays où on les trouve encore en quantité significative. Attention, ces autos, en bon état sont rares car souvent très corrodées.



c. Série A

L'Italie est en arrière des autres et permet de bonnes opérations, nous avons constaté effectivement récemment des ventes au niveau indiqués en petites annonces. L'Allemagne est au top du top des prix. Des modèles exceptionnels comme les twin-cam, sont recherchés au delà des frontières et de facto bénéficient d'une cote assez proche d'un pays à l'autre.



d. Séries B & C

Les B ont un prix qui monte sur le continent. Le tarissement de la source américaine étant sans doute une des raisons de fond. On fera attention à la date de fabrication de l'auto, car les « près 65 » permettent une intéressante homologation FIA en course, ce qui leur donne une surcote.

Les B en Angleterre permettent de bonne affaire, quoiqu'il en soit le top du prix allemand pour une voiture en excellente condition situe réellement le sommet de la fourchette actuelle. Les C sont particulièrement chères en France. Un gros potentiel d'achat en Angleterre surtout au niveau « average », qui permet éventuellement de financer un changement de cote du volant chez un professionnel.



e. Midgets

Là encore faire du shopping en Angleterre permet de s'offrir une sympathique petite machine à prix très réduits. A ce tarif et à ces performances, le volant « du mauvais côté » ne devrait pas vous gêner pour doubler.

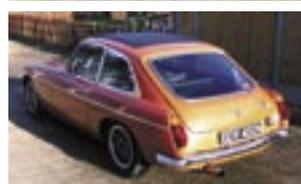


f. MGF

Autos encore neuves ou d'occasion les MGF et TF modernes ne rentrent pas dans les tables des cotes européennes. On les trouve dans les argus locaux. Si l'on se réfère à l'argus français, les premières F des années 98 s'échangent dans les 4500 euros, les autos du début du XXIème siècle sont dans la bande des 6500 à 7500 euros. Enfin les premières TF s'échangent entre 10 et 12 000. Les différences entre pays, montrent que les F sont désormais encore plus accessibles en UK, et sensiblement équivalentes sur le continent.

Désormais, le moyen le plus accessible de rouler en cabriolet Mg, c'est sans conteste la F qui est une remarquable proposition pour découvrir l'esprit octogonal et joindre le club. En pianotant sur internet, vous découvrirez même sans aucun doute des occasions encore plus « imbattables ». N'hésitez pas, la F c'est sans doute la meilleure affaire du moment!





| SERIES T | Années de production | UK | | | | FR | | IT | DE | | Cote Mini / Maxi en Europe | |
|---------------------------|----------------------|---------|-------|-------|----------|------|-------|-------|--------------|---------------|----------------------------|-----|
| | | Mauvais | Moyen | Neuf | Marchand | - | + | + | - | + | - | + |
| TA | 36 39 | 0 | 15916 | 21703 | 24597 | 8400 | 27500 | 31000 | 27 300 | 34 900 | UK | ALL |
| TB | 39 | 0 | 15916 | 21703 | 24597 | 8400 | 27500 | 31000 | 24 700 | 31 600 | UK | ALL |
| TC | 45 50 | 0 | 15916 | 21703 | 24597 | 8400 | 30000 | 28500 | 24 700 | 31 600 | UK | ALL |
| TD | 50 53 | 7234 | 14469 | 18086 | 20256 | 6900 | 23000 | 25000 | 22 000 | 28 100 | UK | ALL |
| TD MK 2 | | 7234 | 14469 | 18086 | 20256 | 6900 | 23500 | | 22 000 | 28 100 | UK | ALL |
| TF | 53 54 | 7958 | 17363 | 21703 | 24597 | 7600 | 27400 | 25000 | 26 800 | 34 300 | UK | ALL |
| TF 1500 | 54 55 | 8681 | 18086 | 23150 | 26044 | 9100 | 30500 | 27000 | 28 300 | 36 100 | UK | ALL |
| POSTWAR SALOON CAR | | | | | | | | | | | | |
| YA YB | 47 53 | 2170 | 4341 | 8681 | 10128 | | | 12000 | 7 500 | 9 600 | UK | IT |
| ZA | 53 59 | 1809 | 3979 | 7958 | 9405 | 1800 | 9000 | — | 7 000 | 8 900 | UK | F |
| ZB | | 1809 | 3979 | 7958 | 9405 | 1800 | 9500 | — | 7 000 | 8 900 | UK | F |
| MAGNETTE MK3 MK4 | 59 68 | 579 | 1881 | 3979 | 5064 | 1200 | 4600 | — | — | — | UK | F |
| 1100 | 62 68 | 506 | 1375 | 3038 | 3907 | 900 | 3400 | — | — | — | UK | F |
| 1300 | 67 71 | 506 | 1375 | 3038 | 3907 | 900 | 3800 | 2000 | — | — | IT | F |
| MG A | | | | | | | | | | | | |
| A1500 ROADSTER | 55 59 | 6511 | 11213 | 18086 | 20980 | 5300 | 20500 | 18000 | 16 900 | 21 600 | UK | ALL |
| A ROADSTER | 58 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3700 | 15000 | 15500 | 12 700 | 16 300 | | |
| A 1600 COUPE | 59 61 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3400 | 15500 | 14500 | 13 200 | 16 900 | | ALL |
| A 1600 ROADSTER | 59 61 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4600 | 21500 | 18000 | 17 200 | 22 000 | | ALL |
| A 1600 MK 2 COUPE | 61 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3800 | 16500 | 14500 | 13 600 | 17 300 | | ALL |
| A 1600 MK 2 ROADSTER | 61 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5800 | 23000 | 20000 | 18 500 | 23 600 | | ALL |
| MGA TWIN CAM | | | | | | | | | | | | |
| A TWIN CAM ROADSTER | | 10128 | 15916 | 24597 | 28938 | 6900 | 28500 | 25000 | 25 900 | 33 000 | UK | ALL |
| A TWIN CAM COUPE | | 8681 | 11937 | 18086 | 23150 | 6100 | 24500 | — | 22 500 | 28 700 | UK | ALL |
| MGA DELUXE | | | | | | | | | | | | |
| A 1600 DELUXE ROADSTER | | 7234 | 11937 | 20256 | 22427 | 6900 | 24000 | — | — | — | | |
| A 1600 DELUXE COUPE | | 4341 | 8681 | 15192 | 16639 | | | — | — | — | | |
| MG B | | | | | | | | | | | | |
| B1800 3 PALLIERS | 63 65 | 2894 | 6511 | 12298 | 15916 | 4600 | 14500 | — | — | — | | |
| B CABRIOLET PC CHROMES | 64 74 | 1447 | 3183 | 6366 | 10490 | 3000 | 9500 | 14000 | 10 600 | 13 500 | UK | ALL |
| B CABRIOLET PC PLASTIQUE | 74 80 | 1809 | 4341 | 8681 | 12298 | 3000 | 9500 | 9000 | 8 000 | 10 200 | UK | ALL |
| RV8 | 92 94 | 10128 | 13745 | 18448 | 19895 | | | 18000 | — | — | | |
| MGB GT | | | | | | | | | | | | |
| B GT PC CHROMES | 65 74 | 1736 | 3617 | 7234 | 10852 | 3800 | 9000 | 9000 | 7 400 | 9 500 | UK | ALL |
| B GT PC PLASTIQUE | 74 80 | 868 | 2170 | 4702 | 7958 | 2100 | 6500 | 6000 | 5 700 | 7 300 | UK | ALL |
| B GT V8 | 72 76 | 3617 | 6873 | 11213 | 14107 | | | 9000 | 9000 / 11900 | 11200 / 15200 | UK | ALL |
| MG C | | | | | | | | | | | | |
| C CABRIOLET | 67 69 | 3979 | 8681 | 13745 | 17363 | 6100 | 20000 | 16000 | 12 900 | 16 400 | UK | F |
| C GT | 67 69 | 2894 | 5426 | 9766 | 12660 | 4600 | 12000 | 8000 | 10 400 | 13 200 | UK | ALL |
| Midget | | | | | | | | | | | | |
| MIDGET MK1 948 | 61 63 | 1338 | 3255 | 5426 | 6656 | 1800 | 9100 | 8000 | 7 800 | 9 900 | UK | ALL |
| MIDGET MK11098 | 63 64 | 1338 | 3255 | 5426 | 6656 | 1500 | 8500 | | 7 800 | 10 000 | UK | ALL |
| MIDGET MK2 | 64 66 | 1338 | 3255 | 5426 | 6656 | 1500 | 7500 | 7000 | 7 500 | 9 500 | UK | ALL |
| MIDGET MK 3 | 66 68 | 1447 | 3617 | 5788 | 6945 | 1800 | 7800 | 7000 | 7 900 | 10 100 | UK | ALL |
| MIDGET 1300 | 70 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1100 | 6500 | 6000 | | | | |
| MIDGET 1500 | 75 79 | 1158 | 2532 | 4702 | 6149 | 1100 | 5500 | | 7 600 | 9 700 | UK | ALL |

5- Conclusion

On constate en fait que la France n'est pas mal positionnée en terme de prix sur l'échelle internationale. Acheter l'octogone en France est sans doute la solution la plus réaliste pour la plupart de nous, mais aussi une solution économique. Comme d'habitude privilégiez un modèle complet. Si votre proie à un palmarès ou un pedigree particulier, les prix visés ici ne sont plus qu'indicatifs ; enfin les séries spéciales genre Arnolt, Coune, ou autre sont du domaine de l'oiseau rare qui ne se calcule pas de la même façon.

Toutefois, si vous en avez le temps, et surtout si vous en le goût du surf sur ebay, n'hésitez pas à ouvrir les yeux sur l'ailleurs. Un modèle à suivre, de l'avis de la rédaction, la BGT pare-chocs chrome, qui partout jouit d'une côte très raisonnable. Il ne serait pas étonnant que cette petite « Aston Martin » ne rattrape pas le temps perdu.



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 | 33600 Pessac techno11001300@free.fr | 05 56 46 09 70 |
| AUVERGNE | 03 15 43 63 | Marc AUBERT | La Roche 43210 BAS EN BASSET marclouis.aubert@wanadoo.fr | 04 71 61 09 67 |
| BOURGOGNE | 21 58 71 89 | Mike LONGLEY | 21120 Is sur Tille mikegoldstar@aol.com | 03 80 95 29 05 06 14 74 47 00 |
| 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 | 37300 Joué les Tours fleurent.robert@aol.com | 02 47 53 36 23 06 12 52 89 21 |
| | | Jean René CRÉTÉ | 37210 Rochecorbon jrcrete@wanadoo.fr | 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 frobert@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 | 62650 Hucqueliers vdransart@aol.com | 03 21 90 54 58 |
| 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 | 04 05 06 13 83 84 | JACQUES GIUGLARIS | 06140 Vence | 06 10 84 44 64 |
| CORSE | 20 | Gilbert CERUTTI | 20250 Corte jacqgiu@yahoo.fr scarava@aol.com | 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

RHONE ALPES

RALLYE MG'eunettes en Bourbonnais 20 et 21 MAI 2006

La météo nous annonçait un week-end catastrophique : pluie, vent et température basse pour la saison !!!

Brrr !! On en tremblait d'avance...

Mais encore une fois, la chance sourit aux MG'istes et même si la température fut un peu fraîche au début, la pluie fut sympa avec nous, elle ne se montra qu'un court instant...

A l'hôtel « Le Chêne vert », à Saint Pourçain sur Sioule, ville connue notamment pour son vin, un petit déjeuner attendait les participants le samedi matin : 17 voitures étaient au rendez-vous, essentiellement des MG F ou TF et une fidèle ZR, mais également de bonnes « vieilles » MGA, MGB ainsi que la MGVA de notre ami Alan, toujours prêt à faire rouler sa belle voiture.

À 9h30, après la remise des road books et des plaques de rallye les voitures s'élançèrent une à une pour la 1^{ère} étape concoctée par nos amis Claude Dochez et Annie Castagné afin de découvrir cette belle mais, à mon avis, méconnue, région du Bourbonnais.

Belle province verte et vallonnée offrant de beaux points de vue :

le 1^{er} arrêt fut malheureusement écourté car l'ami Eole soufflait un peu fort !!!

Le 2^{ème} nous permit de découvrir la très belle cité ancienne de Charroux (très aérée également !) dont la moutarde est une spécialité.

Autre curiosité de Charroux (et de sa voisine Vicq) : les clochers tronqués pendant la Révolution !

Après avoir visité Le Monde des Minéraux de Wolframines nous avons dégusté un excellent repas régional à L'Hostellerie du Château à Bellenaves

L'après-midi, l'itinéraire préparé par nos amis nous amena vers les gorges de la Sioule, très sauvages et traversées par cette rivière qui paraît si calme et reposante.

Les participants ont pu montrer qu'ils restaient jeunes et sportifs (et oui ! même s'ils sont souvent assis dans leurs voitures ...) en grimant sur un rocher d'une quinzaine de mètres de haut où les attendait un contrôle !!

Quelques kilomètres plus loin ils purent admirer deux ouvrages de Gustave Eiffel (mais non, pas des tours !!!).

En fin de journée le maire de Saint Pourçain nous accueillit dans sa mairie où il nous offrit un pot de bienvenue et quelques cadeaux.

Ensuite nous fûmes invités à visiter les caves de M. Ray, lui-même possesseur d'une MG moderne, et viticulteur à Saint Pourçain.

Bien entendu, nous avons pu goûter à quelques échantillons de sa production... et en particulier à l'Orange Ray une de ses délicieuses spécialités.

Le soir c'est l'hôtel du Chêne vert qui nous accueillait pour un repas régional.

Dimanche matin soleil et douceur étaient revenus.

La 3^{ème} étape nous fit traverser forêts et campagne où siègent de magnifiques châteaux et de non moins magnifiques églises romanes.

Curiosité de cette étape : le village de Noyant, ancien village minier dont la mine ferma en 1943 et qui vit ainsi sa population quitter le village. Il est aujourd'hui essentiellement peuplé de vietnamiens arrivés en 1955, à la fin de la guerre d'Indochine. Ils habitent les anciens corons et ont fait construire, grâce à leurs dons, une Pagode peuplée d'une vingtaine de statues dorées de tailles différentes. Assez surprenant dans cette région !

Avant de prendre notre dernier repas au château des Echerolles, Claude et Annie nous avaient conviés à un apéritif en plein air, à Châtel de Neuvre, au pied d'une église offrant un magnifique panorama sur le Val d'Allier et la plaine de Limagne. Dégustation de « pompe aux grattons » (spécialité de l'Allier) accompagnée d'un petit vin à l'orange (Orange Ray) qui se buvait sans problème...



Au cours du repas eut lieu, bien entendu, la traditionnelle remise des prix et ce fut une grande satisfaction de constater que les 3 premiers équipages étaient les équipages composés de jeunes d'une trentaine d'années : Bruno et Fred, Vincent et Marion et enfin Fabien et Anne Laure à qui nous adressons un grand merci pour son superbe road book.

Il faut dire que pour départager les ex-aequo, Claude, qui dirige une auto-école, avait prévu une épreuve de maniabilité : en marche arrière puis en marche avant et en un seul jet, il fallait stopper le plus près possible d'un poteau.

Nos « jeunes » se sont montrés plus adroits (la vue y est peut-être pour quelque chose...) mis à part un exploit d'Alan qui s'est arrêté à 3 cm lors de son 1^{er} essai !!! Mais il ne l'a pas renouvelé....

Un grand merci à Annie et à Claude pour ce rallye qui était une première pour eux, et qui s'est parfaitement déroulé. Nous leur disons donc : « au prochain ! »

Anne Benbassat

ILE DE FRANCE

Philippe Maillard –Brune
Officier de l'Ordre National du Mérite.

C'est sous les lambris du palais du Luxembourg que Philippe Maillard-Brune a été élevé au grade d'officier de l'Ordre national du Mérite le 13 juin 2006.

Monsieur Hubert Haenel, Sénateur du Haut Rhin et Président de la Délégation pour l'union européenne, a remis les insignes d'Officier dans l'Ordre National du Mérite à notre ami Philippe, en présence des sénateurs du groupe d'étude sur l'automobile du Sénat, de journalistes de la presse automobile, des dirigeants du club Delahaye et des membres du Conseil d'administration du MG Club de France.

PMB était très ému à l'issue de la cérémonie, mais il a tout de même accepté une séance de dédicace de photos le représentant au volants de Delahaye ou de MG durant sa carrière sportive.

Toutes nos félicitations.



CENTRE / VAL DE LOIRE

MG à Richelieu

Ce n'est pas parce que nous sommes en vacances que nous ne pouvons pas en profiter pour nous balader en MG. C'est la remarque qui a conduit François Daric à organiser de façon informelle, une petite balade à la découverte de Richelieu et de sa région.



Pique nique, visite de la collégiale de Fay la Vineuse et de sa crypte très rafraîchissante lorsqu'il fait plus de 30° à l'ombre, puis visite de Richelieu où la municipalité propose un reconstitution en 3D du château qui a été totalement détruit à la révolution. Impressionnant de survoler le parc, le château et ses dépendances. L'an prochain il devrait être possible de visiter virtuellement les intérieurs. Proposer des petits rallyes en juillet et en août est une idée à reconduire en 2007.

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



Avant guerres au Puy Notre Dame

Depuis 10 ans, les vigneron du Puy Notre Dame organisent un week-end consacré aux automobiles d'avant guerre et aux cyclecars. Rallye touristique le samedi, 'Grand Prix' le dimanche dans le centre ville transformé en circuit pour l'occasion. Tel est programme de cette sympathique manifestation. Super ambiance et démonstrations d'autos, de motos, de trois roues. Cette année, j'y retrouvé de bien jolies MG : J2 à compresseur, TC, TD, TF, NA de Laurent Taurel, et bien sûr la MG Monaco de Michel Loreille. A ne pas manquer si vous aimez les avant guerres.



Le MG Club de France était très présent avec un vaste parking entièrement rempli le samedi et le dimanche, et une tente à notre emplacement habituel, près du pont Dunlop. Nous avons reçu de très nombreux amis collectionneurs présents au MG Event, membres du MG Owners Club et qui avaient un parking à coté du nôtre, et bien sûr beaucoup de membres du MGCF.



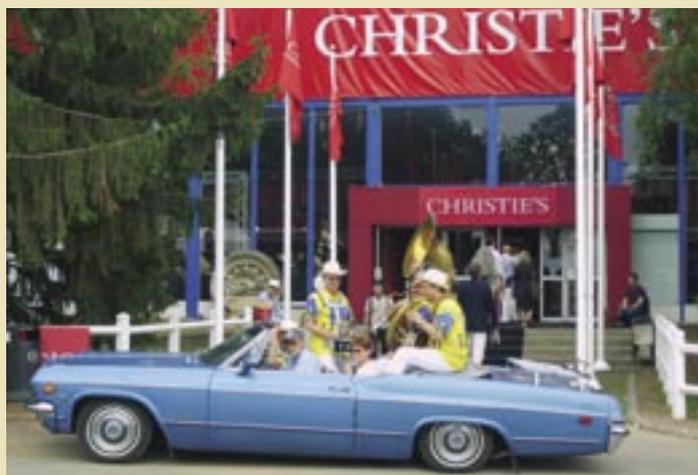
PAYS DE LOIRE

LE MG Club de France fait le plein au MANS CLASSIC

Depuis 1923, l'épreuve des 24 heures du Mans est un événement très important dans l'actualité automobile. Des grandes marques ont marqué l'histoire de cette épreuve, avec de nombreux succès. Chaque année, beaucoup d'ingéniosité et de moyens sont mis à la disposition des équipes et des pilotes pour bien figurer, voir gagner la plus dure et la plus prestigieuse des épreuves d'endurance du monde.

C'est la commémoration de cette grande manifestation que nous propose Patrick Peter et son équipe. L'organisation est maintenant bien rodée tant au niveau de l'accès au circuit, l'accueil du public, que du spectacle proposé du vendredi au dimanche. Les spectateurs sont venus très nombreux (50 000 personnes durant le week-end) et plus de 5000 voitures anciennes ont envahi les pelouses et différents parkings club.

Exposition de voitures de courses, concours d'Etat, vente aux enchères, parkings clubs de plus en plus nombreux et bien sûr l'accès aux paddocks à la découverte de superbes voitures de course.



Agnès et Maddy, Christian Garnier, Jean-Jacques Athias et son épouse, et de nombreux bénévoles ont tenu notre stand durant tout le week-end.

Sur la piste, quelques MG bien connues comme la type C Monthéry de Bob Foster, la A d'Olivier Mazoyer ou la B ex le Mans 1965 de Barry Siddery-Smith, ont fait le spectacle et ont défendu l'honneur de la marque. Le camion atelier de l'équipe du Mans 1955, était cette année exposée à l'entrée du paddock.

La prochaine édition est prévue en 2008. Nous y serons !

Philippe Aubry

Photos : Ph. Aubry, J. Boëly, A. Pons

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

