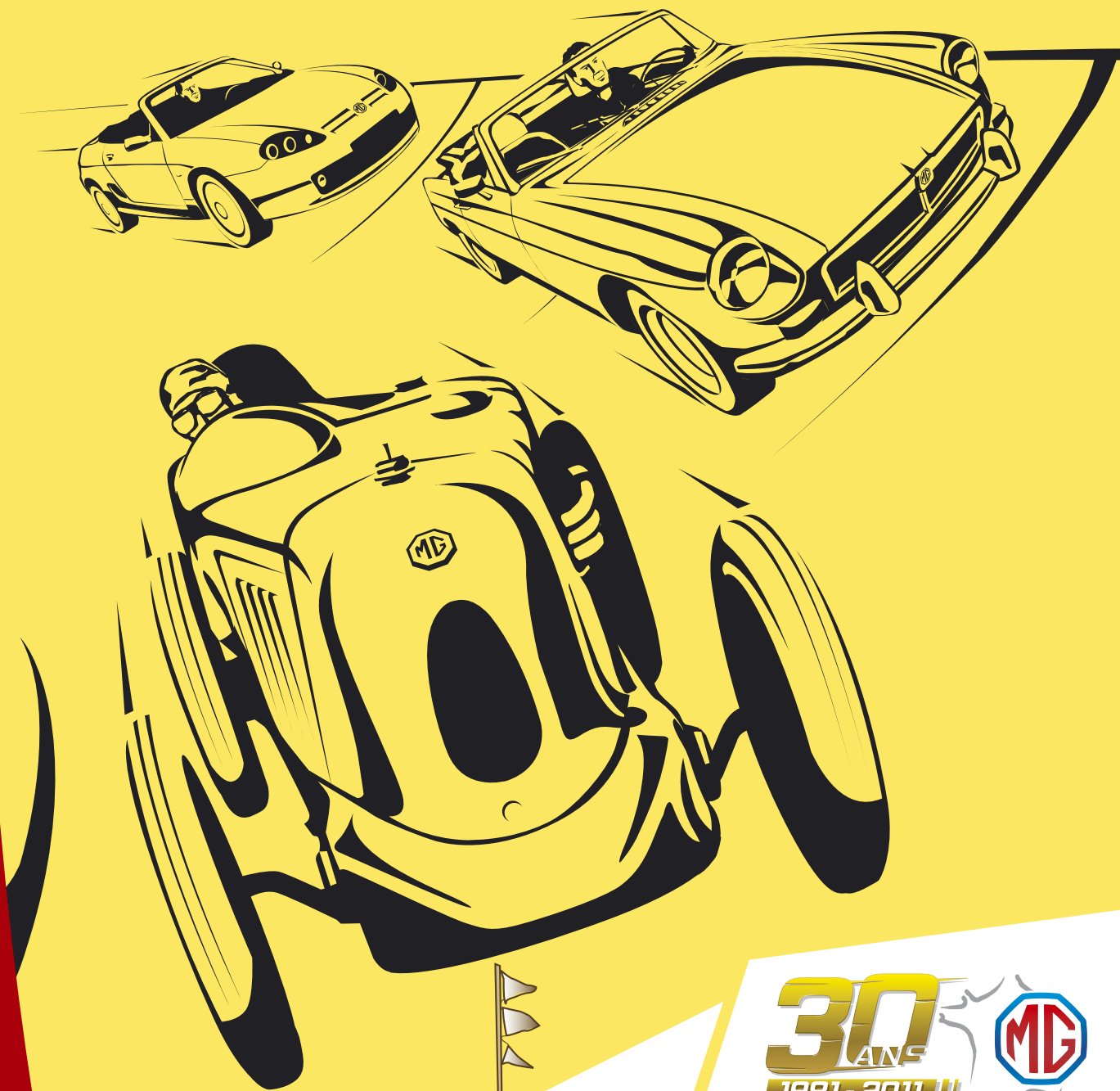




Heritage

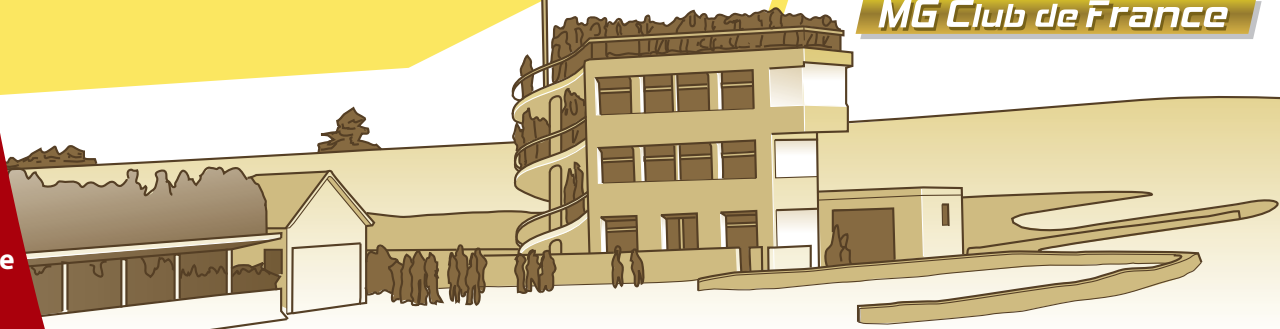
LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

Les 30 ans du Club à Montlhéry



Mai 2011 - 7,50 €

Numéro Hors Série



Directeur de la publication
Philippe Aubry - 06 62 96 53 83
 philippe.aubry@mgclubdefrance.com

Rédactrice en chef
Marie-Hélène Bergel - 06 81 42 81 94 - mh.bergel@mgclubdefrance.com

Maquettiste
Julien Valo - 06 37 25 86 30 - juliervalo@gmail.com

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-présidents : Marie-Hélène Bergel
 59 rue de la Concorde - 92 600 Asnières sur Seine
 06 81 42 81 94, mh.bergel@mgclubdefrance.com
Christian Lissot
 8 rue de l'étang Le Gay 91 460 Marcoussis
 06 07 18 59 12, christian.lissot@mgclubdefrance.com
Trésorier : Joël Quénet
 BP 70038 - 28 220 Cloyes / le Loir
 06 13 27 27 23, joel.quenet@mgclubdefrance.com
Secrétaire : Aldo Valente
 30 voie Delacroix - 94 440 Vitry-sur-Seine
 06 49 43 93 43, aldo.valente@mgclubdefrance.com

Conseil d'administration du MG Club de France :

Jérôme Boëly : site Internet
 70 rue de Paris 92100 - Boulogne-Billancourt
 01 46 20 01 87, jerome.boely@mgclubdefrance.com
Alain Bothorel : relations internationales
 21 rue du commandant Mouchotte - 94160 Saint Mandé
 01 43 46 12 16, alain.bothorel@mgclubdefrance.com
Xavier Bouchenet
 6 petite place - 78000 Versailles
 06 80 63 01 54, xavier.bouchenet@mgclubdefrance.com
François Daric
 98 rue Giraudeau - 37000 Tours
 06 11 13 94 21, francois.daric@mgclubdefrance.com
Vincent Dransart : responsable régional Nord
 5 rue Monsigny - 62560 Fauquembergues
 03 21 95 93 24, vincent.dransart@mgclubdefrance.com
Bernard Joubert : registre B et coordination des régions
 15 chemin de Cantelaudette - 33360 Latresne
 06 76 96 56 76, bernard.joubert@mgclubdefrance.com
Jacky Lelièvre
 15 rue de l'orangerie - 93250 Villemomble
 01 45 28 34 05, jacky.lelievre@mgclubdefrance.com
Martine Pineau : animation de la région parisienne
 27 avenue des peupliers - 91210 Draveil
 06 74 74 56 13, martine.pineau@mgclubdefrance.com
Fabien Robert : animation de la région parisienne et coordination des régions
 4 rue Fontaine du Château - 95590 Presles
 06 14 10 22 48, fabien.robert@mgclubdefrance.com
Jean-Pierre Santini
 5 rue Honoré de Balzac - 44350 Guérande
 06 80 72 08 14, jpasantini@gmail.com

Registres :

MG d'avant-guerre : Marc Aubert
 La Roche - 43210 Bas-en-basset
 04 71 61 09 67, marclouis.aubert@wanadoo.fr
MG série T : Joël Fleury
 1 bis rue de l'avenir - 85 160 St Jean de Monts
 06 09 66 53 35, joel.fleury@mgclubdefrance.com
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, 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
 15 chemin de Cantelaudette - 33360 Latresne
 06 76 96 56 76, cbjoubert@cegetel.net
MG registre C : Aldo Valente
 30 voie Delacroix - 94400 Vitry sur Seine
 06 64 06 59 28, aldo.valente@mgclubdefrance.com
MG modernes : Romain Laisney
 223 chemin de l'Aspe - 06530 St Cézaire Sur Siagne
 06 19 13 44 23, mgeunettes@mgclubdefrance.com

Remerciements :

L'important nombre de contributeurs ne permet pas de les énumérer mais un immense merci à toutes et tous !

Une mention particulière à Julien Valo qui est l'auteur de nombreux visuels et de la mise en page du magazine du Club depuis 2003 !

Imprimeur :
BRARD Impression
 8 rue de Vignoru 60110 ESCHES
 (Imprimé en France / Printed in France)

Éditorial	3
Calendrier des prochaines manifestations	3
La vie du Club	
1 - Les fonds baptismaux	4 - 5
2 - L'envie, les valeurs	6 - 7
3 - Le MG Club à l'international	8
4 - Les sorties et registres	9
5 - La communication	10 - 11
6 - Croissance et maintien des valeurs	11
7 - Extraits de témoignages d'adhérents	12 - 13
Montlhéry	
Histoire des Records	14 - 17
Histoire	
Les Types C «Montlhéry» à Brooklands	18
30^{ème} anniversaire, les participants	
Liste des participants	19 - 23



MG Club de France

59 rue Violet, 75015 Paris – tél 06 62 96 53 83
 contact : info@mgclubdefrance.com
 http://www.mgclubdefrance.com

Editorial

Chers amis MG'istes,

En arrivant à sa 30^{ème} année d'existence, on peut dire que le MG Club de France a atteint une certaine maturité, après une enfance joyeuse et une adolescence capricieuse avec des hauts et des bas.

Mais ce qui aura été constant tout au long de ces 30 années, est l'enthousiasme et la passion qui auront animé ses membres et ses dirigeants.



Que de chemin parcouru depuis la création de l'association par Michel Loreille en 1981. Aujourd'hui, le MG Club de France est un de dix plus gros clubs au sein de la FFVE, avec près de 800 membres et plus de 1000 MG. Nous sommes au 6^{ème} rang européen des clubs MG, et nous sommes présents dans toutes les régions de France.

Ce succès est le fruit des nombreux bénévoles qui œuvrent tout au long de l'année pour organiser des activités et de tous les membres qui participent à la vie du Club.

C'est avec un grand plaisir que nous organisons le week-end des 13 au 15 mai 2011, le trentième anniversaire du MGCF pour tous les amateurs de la marque MG.

Dans ce numéro Hors Série du magazine Héritage, vous pourrez découvrir des témoignages de membres, fondateurs du Club ou plus récents, qui nous présentent leur passion pour MG. À travers eux, vous pourrez en savoir plus sur l'histoire du Club.

Vous découvrirez aussi que si nous avons choisi le circuit de Montlhéry pour nous rassembler, c'est qu'il y a des liens très forts entre le circuit et MG, depuis 80 ans, avec la voiture de records EX 120, puis les type C Montlhéry.

Un grand merci à tous les amateurs de MG qui viennent fêter notre 30^{ème} anniversaire, et en particulier le président de la FFVE Claude Delagneau, le manager des clubs MG Européens Hakkan Sigmark, le directeur overseas du MG Car Club Paul Plummer, et les anciens présidents du MGCF. Merci aussi à tous les membres du Club qui nous font confiance mais qui n'ont pas pu venir : ce magazine est aussi pour eux.

Je souhaite longue vie au MG Club de France, et à tous ses membres, et un excellent 30^{ème} anniversaire. Safety fast bien sûr !

Philippe Aubry
Président du MG Club de France

Calendrier des prochaines manifestations

MAI	
28 et 29 mai	Région Alsace : le Kougelpopf'Run Contact : Christophe Jacquot 06 23 19 21 09 alsace@mgclubdefrance.com
27 au 29 mai	Région PACA : 4 ^{ème} rallye MGCF Provence Contact : Jean-Paul Hautain-Nélis 06 12 06 43 12 ou 04 90 40 67 35 mg.deon@orange.fr
JUIN	
3 au 7 juin	International : MG Event en Belgique à Spa Francorchamp
11 au 13 juin	L'Euskadi MG Tour Contact : Bernard Joubert 06 76 96 56 76 bernard.joubert@mgclubdefrance.com
Mi juin	International : 50 ans de la Midget (UK)
27 au 30 juin	Stage de mécanique : 6 ^{ème} édition au lycée Camille Jenatzy - 6, rue Charles Hermite - 75018 PARIS Contact : Jacky Lelièvre jacky.lelievre@mgclubdefrance.com 06 71 21 64 08
24 au 26 juin	International : MG Live à Silverstone
25 et 26 juin	Région Auvergne : 4 ^{ème} rallye des Vaches Rouges Contact : Claude Faroux 04 73 81 03 81 ou 06 07 22 56 24 faroux63150@orange.fr



L'intégralité des manifestations MGCF pour la fin 2011 sur le site www.mgclubdefrance.com, rubrique calendrier



Le premier Rétromobile par Éric Pérou fondateur et second président du Club

Le Club MG c'est plus de 15 ans de ma vie depuis mes 25 ans, une époque où bien que courant en MGA, avec Michel Loreille et Jacques Simon, je ne connaissais pas l'univers de la marque ! Notre formation MG, se faisait au gré des rencontres des nouveaux membres. C'est donc à partir de ce trio qui a fondé le Club en 80/81, que j'ai repris la présidence quand Michel a abandonné la fonction. Le début du Club c'est donc vraiment une histoire de potes courant en A sur les routes et circuit de France. Je me souviens d'un jour où Michel m'a dit «as-tu 5000 F à perdre ? Si oui on met chacun cette somme et on prend un stand à Rétromobile.



MG A Éric Pérou

Et là on démarre vraiment le Club».

On devait être dans l'air du temps car à la fin de la semaine, on avait 100 adhésions à 100 F, donc on couvrait pile les frais... Bien sûr en ayant dormi à la dure dans une maison sans chauffage pendant cette froide semaine de février.

Pendant des années ça a fonctionné en petit comité avec des gens comme Laurent Mercier et Alain Saulde sans lesquels rien n'aurait été possible dans la montée en puissance. Tout particulièrement la logistique nécessaire à la création de bulletins (ça ne s'appelait pas encore Heritage). Les grands moments du Club furent donc les Rétromobile, avec les moments amusants comme par exemple

le partage payant du stand de Gardel, où l'autre moitié est à notre insu aussi louée... à de grosses américaines, sous la fureur légendaire de Nicolosi.

À partir de là, le MG Club sera régulièrement présent sur le stand des «Ateliers Eric Pérou». Les sorties courses avec la location régulière du circuit de Maison Blanche au Mans, c'est une première approche du «circuit» pour beaucoup.

Et plus personnellement une époque de course en MGA arborant les couleurs du Club. Trois «Tour Auto Classiques», puis une victoire aux vins de Mâcon. Petit à petit, après 15 ans de présence dans le Club, les contingences font que l'on doit se concentrer sur d'autres points de la vie, et l'on est très heureux de pouvoir passer le flambeau à une autre génération, qui fait prospérer le blason du Club.

Une mention spéciale à Laurent et à Christophe, qui vont assurer un intérim jusqu'à ce que François Daric reprenne un Club qui se cherchait.

Laurent Mercier, ancien président

J'ai pris la présidence du club à la suite d'Eric Pérou, avec l'aide d'Éric, d'Alain Sauze, de Jacques Simon et de François Daric. Nous avons développé le nombre d'adhérents, continué à être présent à Rétromobile et à l'Age d'or tous les ans, loué le circuit de Maison Blanche au Mans une fois par an pour une journée «course» et surtout créé un Rallye très prisé des membres à l'époque : Le Rallye des vins de Chinon.

Il avait eu les honneurs de la presse spécialisée d'alors. Nous nous sommes aussi rapproché à l'époque, du MG Car Club. Pour finir, le moment qui m'a laissé un souvenir imperrissable : un déjeuner avec deux figures emblématiques (chacune dans leur genre) aujourd'hui disparues : Jacques Potherat célèbre pour ses billets dans LVA, et Philippe Maillard-Brune célèbre pilote MG.

Christophe Fleurent, ancien président

Très occupé par ses obligations professionnelles, Laurent Mercier a passé la présidence du Club à Christophe Fleurent, également proche d'Éric Pérou. Éric avait pris sous son aile quelques «petits jeunes» qui voulaient apprendre à restaurer. Il leur a passé le virus MG. C'est comme cela que Christophe a restauré sa MGB à l'époque. Le Club était toujours présent à Rétromobile et aux coupes de l'Age d'or. Christophe s'est aussi intéressé aux MG 1300. Pris par ses obligations familiales, Christophe a passé la main à François Daric. La famille Fleurent s'est impliquée dans le Club. Le père de Christophe, Robert Fleurent, a occupé le poste de trésorier, puis celui de responsable de la boutique. Il fait aussi partie de la bande des «sexacylindrophiles», c'est à dire des propriétaires de MGC. Mais ceci est une autre histoire.

Recréer une équipe, par François Daric ancien président du Club et membre du CA actuel

Nous, Jean-Paul Cavalier, Jérôme Boëly, Bernard Knapp et Leveugle, Robert Fleurent et moi-même, décidâmes de participer à nouveau à Rétromobile en 2000, mais sous les couleurs seules du MGCF. Nous avions besoin d'un acte «fondateur», aussi de nous affirmer par un défi difficile à relever. Nous avons dû, comme nos prédécesseurs emprunter de l'argent et, avec la complicité et l'entregent d'E. Pérou, J. Potherat (si tu as besoin d'une MG pour ton stand je te prête une M mais je veux retrouver toute la poussière sur la carrosserie quand tu me la rendras, pas de traces de doigts etc...). M. Nicolosi a attendu un peu notre paiement et nous a fourni un tout petit stand bien situé. Nous avons présenté la TD de B. Knapp, la M était petite, presque parfaite mais je ne voulais pas me faire engueuler par J. Potherat pour cause de «poussière esquinée»... La TD par ailleurs nous a servi de brouette pour acheminer les meubles personnels que nous avons amenés du grand parking au hall (économies....) et de bar ; le pare brise rabattable des séries T remplit de façon parfaite cette fonction : servir à boire proprement, indispensable à un stand qui se respecte. Bref, la voiture idéale. Il était temps, nous étions épuisés mais parfaitement heureux. Nous étions peu nombreux à tenir le stand empli de visiteurs, devenus (et restés) pour beaucoup adhérents puis responsables au Club. Rétromobile 2000 a été magique, par l'entraide que nous y avons trouvée, la gentillesse, la bonne humeur, la conscience de faire partie d'un ensemble voué au plaisir, la «soudure» faite entre nous et la création d'un esprit MGCF qui existe toujours..



2 - L'envie, les valeurs

Par Jean-Pierre Tricard, ancien président du Club

Un jour, ou plutôt une nuit (chantez dans le ton) l'envie comme à beaucoup d'entre nous m'est venue de rouler en ancienne. Discussion conjugale à mon avis classique : «qu'est-ce que tu vas faire d'une vieille voiture, ça tombe tout le temps en panne ; si tu veux dépenser des sous, achète plutôt quelque chose pour la maison !» j'ai pu démontrer à Sylvie que nos murs n'avaient plus de surface disponible pour un tableau. Ouf...

Un tour chez Pierre Collin, et je repars avec une superbe MGA 1600. Quelques mois plus tard... Rétromobile. Deux jeunes compères assis à une table derrière une MG TF discutent. Je m'approche timidement (ceux qui me connaissent savent que la timidité et la crainte de parler sont mes vraies lacunes -NDLR). François Daric et Jean-Paul Cavalier, me vantent avec sobriété mais brio les bienfaits de l'appartenance au club.

Quelques mois plus tard, François voulant «lever le pied» et Jean-Paul ne voulant pas prendre la relève, après un repas bien arrosé me voilà le nouveau président du MG Club de France ! Cet honneur me tombant sur la tête, je déniche ma ... MG TF et je laisse ma MGA au responsable de la communication du Club J Detaille qui la transforme en ... camionnette pour événements!

A et TF. sont symboliques pour moi du formidable attrait des MG ! J'ai eu la chance comme président de pouvoir rapprocher notre club et la marque qui nous a beaucoup aidés, pour promouvoir les nouvelles MG.

Nous avons constitué un bureau efficace où chacun trouvait sa place, l'esprit d'Alain Bothorel, de Philippe Aubry, le digne successeur à la présidence, ainsi que la merveilleuse folie de Jérôme Boëly, la vue concrète de Bernard Knapp, nous tous sous la surveillance d'abord de Jean-Paul Cavalier puis du chevronné André Monteillet ».

J'oublie trop de membres des bureaux nationaux et régionaux mais tous ont contribué à l'époque à faire du MG Club de France un des Clubs les plus... jaloués des ... anciennes. Le plaisir d'une équipe nous a amené à une forte dynamique de Club autour d'une marque, concrétisé par un journal Heritage.

J'ai eu la chance de présider un Club si ce n'est riche du moins au budget confortable, grâce à l'appui de la marque et j'ai beaucoup d'admiration pour la gestion et l'organisation de Philippe Aubry, votre Président actuel qui, malheureusement ne peut plus espérer ce soutien. Mon orientation a toujours été «voitures de collection = fête et bons copains».

Sous la houlette de Philippe Aubry, je suis certain que vous accumulerez encore longtemps votre lot de « bons souvenirs ».



Système D ou Système A comme Amitié ? par Jean-Paul Cavalier, ancien vice-président et ancien trésorier

Ma passion pour les MG date de 1948. C'était en Normandie, j'avais dix ans et j'admirais les touristes anglais qui visitaient la côte normande avec leurs TA, TB, TC.

Deuxième étape : 1958-59, à Fécamp où un bon copain possédait une MGA.

Quel plaisir lorsque nous nous rendions aux 24 heures du Mans, GP de Reims, GP des Essarts à Rouen.

En 1997, j'achetais une MGB et m'inscrivais au Club.

En 1998, le Président, Christophe Fleurent et son épouse décidèrent d'arrêter ; il n'y avait plus d'équipe dirigeante, le Club était en danger.



Evelyne et Jean-Paul

À la demande de François Daric, j'acceptai de relancer la machine avec lui. Avec quelques mordus, Jérôme Boëly, Bernard Leveugle, Bernard Knapp, nous avons repris les activités : Rétromobile, Reims, Montlhéry, les sorties. C'était l'époque du système D... Aujourd'hui, simple membre, je suis fier d'appartenir à ce club qui porte haut les couleurs MG, grâce à une équipe très compétente qui a su conserver un formidable esprit de chaleureuse camaraderie ; ce n'était pas évident en passant de 200 à presque 800 membres.

Un Club au féminin aussi mais un Club surtout au goût de l'amitié par Nadine Santini

Tout a commencé par un anniversaire, les 50 ans de la A, puis une fantasia au Maroc avec Bernard Leveugle, belle aventure. Un groupe s'est formé, en 6 ans seulement, l'impression est de se connaître depuis toujours. Le groupe s'est considérablement élargi à l'occasion d'événements, l'Event à Charade, le Mans Classic. À partir de là des idées ont fusé, des projets ont vu le jour. Une boutique s'est structurée, les rallyes sont devenus très aboutis, et surtout très variés que ce soit en France ou à l'étranger. Un rallye féminin s'est imposé, les régions prennent de plus en plus d'importance avec le succès de leurs salons respectifs que sont Lyon, Avignon, Arras, Reims, Rouen ou Bordeaux et l'implication toujours plus grande de leurs animateurs. Alors convivialité sans aucun doute, solidarité c'est une évidence mais amitié sûrement !

Consacrer du temps au Club par Joël Quénet

Quand j'ai reçu en 2005 la convocation à l'AG où il était indiqué que le Club cherchait un trésorier, j'ai spontanément envoyé ma candidature pour apporter mes compétences à cette grande famille que j'avais découverte lors du French Connection 2004 et qui m'avait enthousiasmé !

Des ami(e)s pour soi et des copines pour la voiture par Carole et Jean-Philippe Rassinoux.

Le Club MG, quelle aventure pour nous ! Car il ne suffit pas de posséder une jolie voiture encore faut-il lui trouver des copines. Et c'est un certain Jacques de Bordeaux qui nous propose de faire rencontrer des amies à notre joli petit bolide. Bien sûr étant des parents très compréhensifs nous étions ravis de lui donner des camarades de jeu. Et maintenant après avoir adopté une grande sœur les sœurs automobiles nous emmènent à tour de rôle à la rencontre des amis et des paysages. Et franchement l'album de photos n'est pas terminé !

Les amis pour toujours par Vincent Dransart

On est près de 800, mais ceux qui sont partis sont encore avec nous aujourd'hui. La fidélité n'est pas un vain mot et nous pensons à eux. Bien sûr Bernard Leveugle, un des fondateurs, comme nous le fait revivre Vincent : «J'ai oublié



Bernard

son caractère - pointu - mais pas son cœur très grand, ni son souci de bien faire tout ce qu'il entreprenait. À chaque fois que j'organise un événement je pense à lui. Il a été le pionnier dans l'organisation des voyages en dehors de l'Europe, et il a bien des descendants en la matière. Merci Bernard mais comme certains, tu nous as quittés trop tôt».

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 Belgium
 Brusselaanweg 345
 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-59254 Obayvalde • France
 Tél.: 03 28 26 61 00
 Fax: 03 28 26 83 73

3 - Le MG Club à l'international

NUFFIELD CUP par Alain Bothorel

En 1994 à la naissance de ma fille j'acquies une ZA, et pars à Silverstone au MG Car Club Event, acheter des pièces. Lors de la soirée de gala, Laurent Peccia et moi-même sommes les seuls français à bord.

Après les applaudissements des 20 japonais, des 30 australiens et multiples «autre- bout-du-mondistes», ce sont des sifflets pour les deux français trop solitaires qui n'avaient pourtant que le Channel à traverser. Une humiliation similaire à celle de la perte d'un «crunch rugbystique». Dès lors il convenait de «laver l'honneur du maillot».

C'est pour cela que François Daric puis Jean-Pierre Tricard, voudront redonner une place au Club français sur la scène internationale. Le premier MG French Connection est monté en Bourgogne et attire des luxembourgeois, suisses et belges.

Grâce à Philippe Aubry s'appuyant sur rallystory nous apprendrons le «standard» et l'organisation nécessaire à un événement majeur. Il fallait faire ses classes... Le second French Connection en Touraine sera un moment de grâce où les amis anglais, scandinaves et suisses se déplaceront en nombre.

Ils découvriront la Vallée de la Loire, berceau du Club. Au diner, Gert, responsable international du MGCC, remettra à l'équipe, la Nuffield Cup, coupe créée en 1931 et destinée à récompenser le meilleur Club MG de l'année.

Une première pour la France et une légitime fierté pour tous. Un plaisir de savoir maintenant que le nom du MGCF y est gravé.

Je me rappelle enfin de la phrase du responsable de la direction du MGCC qui était là et qui ponctua la soirée lors d'un toast.



Éclairant sur la vision britannique de la fonction de la France vs UK : «Thanks for taking care of the playground»... France = terrain de jeu britannique. En matière de compréhension d'Albion, le Club peut vous faire comprendre autre chose que de la mécanique en pas non métrique..

La réalité internationale du Club aujourd'hui par Marie-Hélène Bergel

Aujourd'hui le MGCF est un Club apprécié dans l'univers MGCC ; avec près de 800 membres on se situe loin encore du mouvement britannique, mais nous avons une réalité et un poids à jouer dans les instances.

Les problématiques du MGCF commencent à ressembler à celles des autres grands clubs : renouvellement des cadres, demande d'événements et de sorties quasi «professionnelles » de la part des membres...

La problématique de renouvellement de la pyramide des âges, les combats pour maintenir l'autorisation pour nos autos de continuer à rouler dans les centres villes. Notre voix compte dans l'Europe des Clubs.



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 Cornouiller, 78870 BAILLY
Tel: 0892 70 10 78 Fax: 01 30 89 21 50

4 – Les sorties et registres

Par Christian Lissot

«Quelque chose de spécial» c'est ainsi de Ton Matthius avait baptisé le cinquantenaire de la MGA organisé par le MGCF. Et c'est vrai que l'année 2005 restera pour moi très spéciale.

J'avais tout juste pris en main le développement des registres, et en particulier les A, et cet anniversaire tombait à pic pour montrer ce qu'on pouvait en faire, après le développement des régions. Ainsi donc nous avons organisé 2 événements majeurs entre mai et juin 2005 : Charade et le Mans. À Charade, avec l'aide de Alain Grimand et François Daric, deux jours de découverte du Puy de Dôme autour de Royat, et une demi journée sur le circuit de Charade.

Un très bon galop d'essai pour ce qui a été l'année suivante (2006) le 1^{er} MG Event Européen en France. Je garde le souvenir des A en enfilade sur le très beau tracé avec le Puy de Dôme en fond d'écran : Génial !

En juin, rebelotte avec Philippe Aubry (le pas encore Président), Vincent Dransart, Alain Danoy et Bernard Grare, et la participation active du MGA Register anglais.

Il s'agissait de retracer la route empruntée par l'équipe officielle MG lors de la première participation des prototypes MGA au Mans 1955. Et là nous avons vécu des surprises et des moments plus exceptionnels les uns que les autres. Tout d'abord le rendez-vous avec nos amis anglais à Hucqueliers, la commune de Vincent Dransart à l'époque, pour le «French Welcome».

Et puis toutes ces MGAs lancées en direction de la Sarthe, passage sur le pont de Normandie à Honfleur. Une réception exceptionnelle par la ville d'Argentan, jumelée avec Abingdon et en 2005 c'était le cinquantenaire de leur jumelage. Nous avons été reçus comme rarement dans la vie du Club.



Le Mans 2005

Et puis et même au Mans, nous avons été reçus par les propriétaires du Château Chêne de Cœur, la base arrière de l'équipe MG 1955.

Et là, quelle surprise d'y retrouver l'équipe MG officielle du Mans 2005 ! Séance de photos et d'autographes avec les pilotes. Et puis, nous avons eu la chance de pouvoir participer à la parade des pilotes, qui défile dans la ville du Mans avant la course.



5 MG en VIP au milieu de cette foule énorme, ça vous marque... Les registres ont toute leur place dans la vie du Club, et ils nous poussent en dehors des sorties traditionnelles. Suivez les en 2012... ce sera le 50^{ème} anniversaire de la B !



Les 50 ans de la MG A à Charade

Tel 04 73 63 79 00 **63 260 AIGUEPERSE** Fax 04 73 97 91 90

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

GB Auto Parts

Spécialiste de la pièce Anglaise depuis 1985.
Alain Martin, Austin, Datsun, 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, Mornon AVE, Cheltenham, Glous, GL50 4EH
 Tel: 00.44.1242.22.47.77 - Fax: 00.44.1242.26.35.45

5 - La communication

Le bulletin/ Heritage pour tous ceux qui ont fait «Heritage»

Au premier jour les dieux fondateurs (Michel Loreille et Eric Pérou) ont contemplé le néant et se sont donc dit « faut qu'on fasse parler de nous ». Ainsi naquit « le bulletin ». Bon, a priori les « anciens » appellent notre revue encore comme ça. « Le bulletin » était délicieusement artisanal : photocopié, presque ronéotypé, avec parfois de la couleur, et souvent des articles étonnants, dont ceux de Potherat.

Puis sous l'impulsion de Jean-Pierre, s'initiait une coopération avec le groupe Rover qui décidait alors de relancer la marque MG. Par un deal financièrement parfait mais techniquement et humainement contraignant au possible, nous devenions les rédacteurs de la revue interne de la marque MG en France, et dépositaires du nom « Héritage » qui lui appartenait. De producteurs de pages photocopiees nous devenions fournisseurs de contenus, en charge de réaliser la revue des concessionnaires avec en prime le management d'une agence de pub. Cette époque nous permit d'apprendre à nos amis du marketing Rover, l'histoire et l'ADN de leur produit. C'était fun et se faisait avec une grande liberté.



On se souvient de la création de l'article sur les participations de la marque aux 24h du Mans, alors que le staff ne savait même pas que la marque s'y était posée. Ou encore la découverte par le réseau que la F et la TF modernes usaient de patronyme déjà connus dans l'histoire octogonale.

Nous nous rappelons aussi que nous avons le plus grand mal à les convaincre de rédiger des articles sur les modernes (un comble !) et que plus d'une fois nous avons donné la main au service presse intégré en rédigeant des pages sur les voitures qui sortaient «demain».

Une formidable époque, un tirage fantastique allant jusqu'à 6000 ex. et un grand regret d'avoir assisté ensuite au licenciement des équipes de nos amis, au gâchis de la fin de MG Rover. Ce fut d'ailleurs le Club qui s'occupa de démonter l'enseigne MG sur les bâtiments du siège de Nanterre. Un trophée lourd de signification, mais que nous serions heureux de remettre à une nouvelle équipe MG !

Web et facettes d'une implication bénévole par Jérôme Boëly

En 1993, Jean-Paul Cavelier m'avait vanté les mérites du Club alors que je cherchais à homologuer ma Midget ramenée des US. Et j'adhère, le numéro 63 ! Depuis maintenant 18 ans, comme souvenirs je garde en premier lieu ma seule suspension de permis immédiate (pour excès de vitesse à 3 h du matin) il y a 10 ans, de retour épuisé après une impression délicate chez François Daric du bulletin et des 200 étiquettes d'envoi (à l'époque, il n'y avait pas de fichier excel mais le fichier des adhérents sur «fiches cartonnées»). Cela m'a servi de leçon, plus jamais d'excès de vitesse ! Depuis 1996 je suis l'informaticien attitré et le webmestre du Club secondé depuis peu par Mathieu Raucy. Auparavant, j'ai été aidé par Bernard Knapp qui m'a tellement aidé pendant 10 ans, notamment pour incorporer les bons mots clé repérables par les moteurs de recherche. Si vous tapez «MG Club» sur Google, vous arrivez sur le MGCF, tout «petit club français» à côté notamment du MGO (55.000 membres...). A l'époque, Christophe Fleurent jeune président du MGCF était informaticien et nous avons été précurseurs à l'époque. Les « bulletins » de l'époque étaient réalisés, imprimés page par page (petit rappel : pas de photo numérique à l'époque, on scannait tout à la main, toutes premières versions de word et «plantages» incessants...).

Ensuite photocopier et relier... Du travail cousu main ! Je retiens également les nouveaux amis que je me suis créés, la découverte de vins ou paysages que je n'aurais pas connus autrement, et aussi des moments magiques comme par exemple le dîner au Château d'Amboise lors de la 3^{ème} MG French Connection. Merci aux tourangeaux ! J'ai aussi en 2005 accompagné notre vétéran des 24 h du Mans en MG, Philippe Maillard-Brune, et avoir fait le tour du circuit complet avant le départ de l'éditions 2005 dans le pace-car avec une K3 à ma gauche.

Un moment que j'évoque encore avec des frissons, c'est quand avec Joël Quénet et François Daric sur le circuit de Charade nous avons vu le parking le vendredi soir du MG Event of the Year 2006 organisé avec Philippe Aubry « aux manettes ». Pendant que les convives dans les grandes tentes à côté commençaient leur dîner, nous avons admiré en contrebas le plus beau rassemblement de MG



6 - Croissance et maintien des valeurs du Club

Par Marie-Hélène Bergel, Alain Bothorel, Xavier Bouchenot, Christian Lissot, Joël Quénet, Aldo Valente...

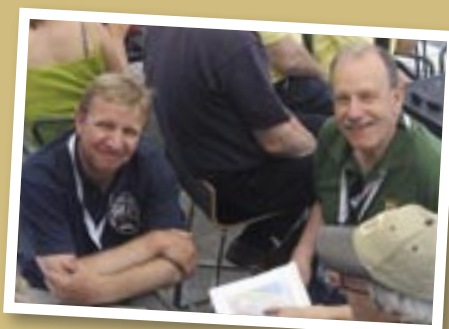
Philippe Aubry a repris le flambeau présidentiel quand Jean-Pierre a divorcé d'avec ses MG. Philippe, c'est le sens du marketing, une énorme disponibilité pour le Club et une science de l'organisation, des idées et de l'audace, qui ont entraîné l'équipe sur de grands événements comme :

- l'Event of the Year à Charade en 2006: une fête inoubliable de notre histoire (circuit mythique, organisation par les bénévoles du Club...) rassemblant quelque 350 MG de toutes les époques venues de toute l'Europe et même d'Afrique du Sud, soit 600 participants. Les 5 MGA usine qui ont fait la coupe des Alpes 1955 étaient présentes pour la première fois depuis 1955. Des voitures vrombissantes sur les lacets du circuit et des rallyes exceptionnels dans les environs...

- la «3^{ème} MG French Connection» en juillet 2008 a accueilli, sur le site de la Pagode de Chanteloup à proximité d'Amboise, une soixantaine d'équipages dont une bonne vingtaine d'amis européens : rallyes, concours d'élégance en présence de Claude Delagneau, président de FFVE, châteaux, visites... et surtout les voitures garées dans la cour d'honneur du Château royal d'Amboise et un dîner servi dans la salle du Conseil ;

- en mars de cette année, une grande rétrospective MG au salon du coupé, cabriolet et SUV avec 16 voitures de toutes les époques exposées ;

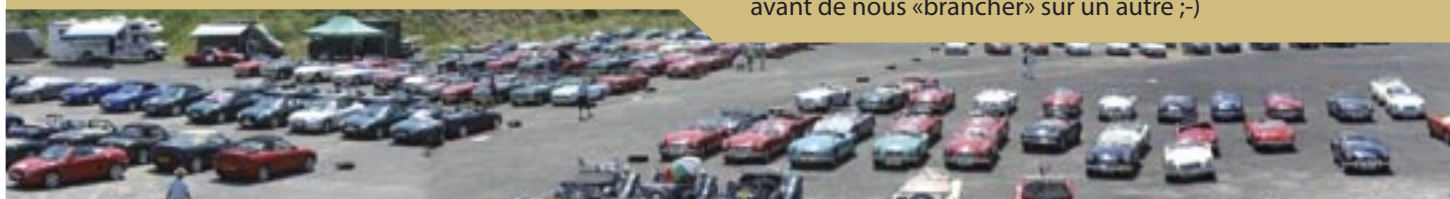
- et la dernière grande idée exprimée par Philippe en juin 2010 qui se concrétise, «pourquoi ne pas louer le circuit de Montlhéry pour les 30 ans du Club ?», voilà qui est fait!



Philippe c'est aussi un grand intérêt pour les membres et leurs idées (même si certains aimeraient qu'elles se concrétisent plus rapidement). Lors des rallyes «provinciaux», il est fréquent d'entendre «c'est dommage que Philippe ne soit pas là, il ne vient pas souvent dans notre région». Nous aurions envie de répondre «il ne peut pas être sur tous les salons et tous les rallyes» et en tous cas, ce n'est pas du désintérêt de sa part ! Il est apprécié par beaucoup mais a aussi besoin de se retrouver et se vider la tête en Lorraine ou en Touraine notamment ! Il a aussi besoin de moments avec sa famille et ses amis les plus proches !

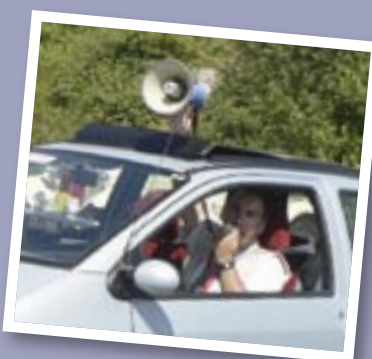
Philippe a su donner une nouvelle dynamique au Club : le renforcement des régions et des registres, l'organisation de commissions dédiées sur des sujets comme la boutique et les salons, tout ce qui fait qu'aujourd'hui notre Club est connu et reconnu par la FFVE et par nos amis des clubs MG européens. Et l'augmentation constante de nos effectifs est un signe qui ne trompe pas : notre Club attire toujours plus de personnes conquises par la convivialité et l'esprit de famille... MG !!!

[NDLR] Philippe, c'est agréable et enrichissant de travailler avec toi mais pourrait-on savourer un peu la fin d'un projet avant de nous «brancher» sur un autre ;-)



en France et un des plus beaux d'Europe continentale à l'époque, et là tous nos efforts des mois passés et les heures de sommeil perdues ont alors eu une signification tangible et véritablement émouvante !

Je m'occupe bénévolement du site web (20 000 visites, 60 000 pages affichées par mois en moyenne), ce qui constitue quelques centaines d'heures de travail par an, sous la



houlette bienveillante de l'indispensable Marie-Hélène Bergel à la communication, sur qui je peux aussi compter à titre amical. Le Club pour moi, c'est de l'amitié d'abord et réaliser à plusieurs des choses impensables seul(e)s.

Merci à tous les bénévoles passés et futurs (merci notamment à André Pons, photographe et pilote émérite), et à ceux qui vont venir nous épauler !

7- Extraits de témoignages d'adhérents !

Un grand merci à tous ceux qui ont envoyé des contributions et ne nous en veuillez pas si vous ne retrouvez pas la vôtre, il a fallu faire une sélection. Sachez que les propos très gentils reçus ont été lus et appréciés !



Ce que j'aime le plus c'est partir à la découverte de coins sympa, entourée de passionnés qui, en plus, réservent un accueil chaleureux même aux p'tits jeunes comme moi !

July Bergel



Mon meilleur souvenir au Club, c'est le rallye dans le Kent en 2009 organisé à merveille par Vincent Dransart. Il y avait une ambiance hyper sympa dans un pays magnifique que je ne connaissais pas, sans oublier les traversées par l'Eurotunnel. Mes fils, Sylvain et Nicolas et mon mari, Stéphane, en gardons un souvenir inoubliable avec des passionnés de MG.

Anita Defieu

Je suis venu au MGCF il y a 2 ans car j'adore les voitures anglaises. Mon autre grande passion était la moto et j'ai dû me résigner il y a 5 ans à cause d'une grave maladie neurologique. Fini pour moi la position de conduite sportive. Avec le MGCF je retrouve la bonne vieille ambiance des amoureux de la mécanique, des belles causeries mais surtout celle de copains sympas qui aiment les gens, passer un bon moment ensemble. Le MGCF c'est le partage d'une passion, le dynamisme et bien d'autres choses !!!

Philippe Badin

Partager la même passion, sans se prendre la tête !

Daniel Vauchelles



Depuis 2002, nous apprécions au MGCF la simplicité, la convivialité et la fraternité. Philippe, notre président est simple et disponible à tous. Nous remercions ceux qui ont des responsabilités dans le Club pour qu'il soit bien vivant.

Denis et Catherine Casters



Le Club, c'est le dynamisme et la compétence des membres, le très chaleureux accueil offert aux «petits nouveaux» et l'excellence des événements organisés.

Marina Gourdin



Je suis au MGCF depuis 2005. J'apprécie particulièrement la convivialité de nos rencontres et la gentillesse des organisateurs des sorties.

Jean-Claude Mathern

[déguisé en Phileas Fogg lors du concours d'élégance -Montigny 2010- sur le thème «voyage autour du monde»]



Je me suis inscrit au Club en 2009 pour partager ma passion de l'automobile, enrichir mon réseau de connaissances, bénéficier de conseils pour l'entretien de mon véhicule.
Les points forts du club : la convivialité, l'organisation et le grand choix d'activités.

Alain Dutrève



Depuis plus de deux ans, le Club, pour le plaisir de découvrir de belles régions de France, pour l'accueil des membres et organisateurs, pour le dynamisme et une amitié généreuse dès le premier contact. J'oublie parfois que nous sommes membres d'un autre club en Belgique.

Joël Robin



Membre depuis 1999, ma première sortie avec le Club a été pour les 80 ans de MG en Champagne, super rallye sous la présidence de Jean-Pierre Tricard.
Nous étions 100 MG !
Je suis au Club pour la gentillesse de tous ses adhérents et les informations disponibles sur le site mais aussi le formidable investissement de ses responsables régionaux (Claude Faroux, Joël Fleury et tant d'autres), de son président et des personnes du bureau très disponibles et sympa.

Guy et Annie Falq

Je suis grand amateur de voitures en général et maintenant de MG. J'ai été membre de plusieurs clubs automobiles. Adhérent depuis 3 ans au MGCF, c'est le club le plus vivant et sympathique que j'ai connu depuis des années. Que de l'amitié entre nous.

Je dirai :
M : comme Maestria
G : comme Généreux
C : comme Convivialité
F : comme Fraternel

Jacques et Michèle Girodon

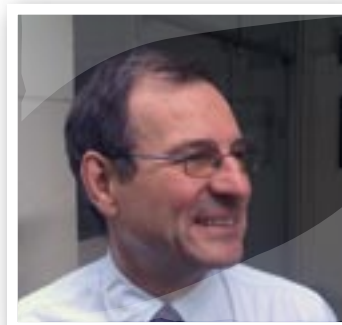


Nous aimons la convivialité et échanger avec des passionnés. Cela se fait au MGCF en toute simplicité à l'occasion d'un p'tit déj, d'un diner ou tout simplement pendant une balade régionale.

Nathalie Berquier

En 2005, lors d'une sortie à Jouy en Josas, j'ai rencontré 3 personnes très sympathiques qui roulaient en MG et qui ne se prenaient pas au sérieux. Depuis ce qui me plaît au Club, c'est l'ambiance de camaraderie, de convivialité, la volonté des organisateurs des sorties de faire plaisir à « leurs » participants, et j'en oublie...

André Lefèvre



Je voulais rencontrer des propriétaires de MG. Au salon Rétromobile 2001, j'ai discuté avec Jean-Paul Cavelier. Il m'a dit qu'une sortie était organisée dans la vallée de l'Eure le 8 avril. Je n'étais pas encore membre : pas de souci, Jean-Paul a accepté que je participe « pour voir ». Inutile de vous dire combien j'étais heureux et j'attendais ce 8 avril avec impatience. Je compte beaucoup d'amis au sein du Club à commencer par Jean-Paul, « mon parrain ». L'esprit de camaraderie demeure et c'est pour cela que je m'y sens bien.

Jean-Paul Isabelle



Soyons honnêtes, j'ai rejoint le Club il y a une dizaine d'années par pur opportunisme : où faire réparer ma MGB... J'ai maintenant des bonnes adresses et la solidarité du Club joue en cas d'urgence (merci Xavier !). Je suis surtout fidèle au Club pour les sorties qui se multiplient sous l'égide de notre vénéré président, les amitiés nouées au fil des ans avec lui, Alain B, Marie-Hélène la rédac' chef du magazine, les multiples rencontres... J'ai même la perspective de pouvoir un jour participer à un des fameux stages de mécanique. Je pourrai répondre quand on me demande « combien de chevaux Titine a sous le capot ? », autre chose que « je m'en fiche, elle est jolie ! »

Séverine Deval



Les tribunes de Montlhéry et EX 120 passant à la tombée du jour par un temps humide et venteux de février 1931

Histoire des Records

Le destin d'une marque automobile tient parfois à peu de choses. Cecil Kimber souhaitait faire de la Tigress la voiture de sport de son époque. C'était sans compter sur le hasard et la passion de différents protagonistes qui intervinrent auprès de lui pour faire courir la Midget ou réaliser des records en Midget. En 1930, lorsque la MG Car Company est créée indépendamment du Morris Garage, MG produit la 18/80 type B et la Midget type M depuis avril 1929.

Trois Midget devaient être engagées dans la classe H 750 cc très populaire en Angleterre, bien que la M fût une 844 cc. Grâce au concours de Reg Jackson et Cecil Cousins, sous la direction d'Hubert Noël Charles, les voitures furent préparées et impressionnèrent leur public, si bien que quelques semaines après, deux passionnés, Randall et Edmonson, vinrent trouver Kimber pour lui proposer de monter une équipe de trois voitures pour l'épreuve des 24 heures dénommée Double Twelve, toujours à Brooklands.

Le hasard fit se retrouver Jimmy A Palmes, travaillant chez MG et son ancien camarade de chambre de Cambridge : Georges Eyston dans les stands de Brooklands. Palmes avait le premier eu l'idée chez MG, de battre le record détenu par le concurrent Austin en 750 cc. Pour cela, il fallait refaire le vilebrequin et continuer de préparer «Shinio» le moteur amélioré développé par Reg «Jackso» Jackson. Eyston courait sur une Alfa 1,5 avec Ivanosky après avoir eu des succès sur Bugatti et correspondait à l'époque à l'archétype du pilote moderne : toujours prêt à courir et développant sa notoriété aussi bien sur terre, sur l'eau que dans les airs si nécessaire, en course comme en records. Il était déjà à la recherche d'une auto du côté de Ratier et aussi de Riley pour passer ce cap symbolique des 100 mph pour une 750 cc.

Introduit auprès de Kimber, celui-ci lui proposa le châssis de EX 120, l'auto prévue pour les courses de l'année suivante.

Prudent et ayant des intérêts dans la fabrication des compresseurs Powerplus, Eyston demanda qu'EX 120 puisse être équipée si nécessaire d'un compresseur.

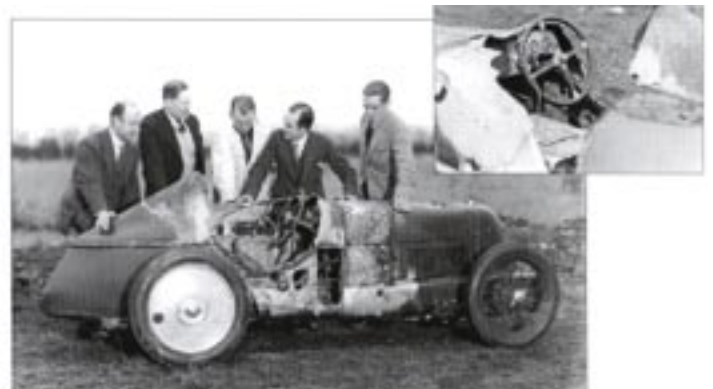
Après la saison des courses, et après un premier test sur route libre à 87 mph, l'équipe partit le 26 décembre 1930 pour Montlhéry, alors que Brooklands était fermée pour les travaux d'hiver.

Le 30 décembre, à sa première sortie à la tombée du jour, Eyston inscrivit trois records sur 50 kms, 50 miles et 100 km lorsqu'une soupape cassa. Jackson emporta le moteur et l'usine prévenue par téléphone commença à roder deux compresseurs, un petit et un gros sur des moteurs esclaves. A son retour, en janvier, le froid fit geler le mélange essence alcool, et après 136 heures de mécanique en 7 jours et le renfort de Cousin et Gordon Philipps pour relayer Jackson

et Kindell et encore une fois à la tombée du jour, Eyston franchit la frontière mythique des 100 mph et inscrivit 5 records à plus de 101 mph sur 5 kilomètres, 5 miles, 10 kilomètres et 10 miles, le lundi 16 février 1931. Entre temps Malcom Campbell qui était à Daytona Beach avec son Blue Bird avait remporté un record mondial de vitesse sur terre avec 246 mph, et s'était attaqué aux mythique 100 mph sur 750 cc sur une Austin.

Le 3 mars 1931, dans l'euphorie des records des 100 mph, Cecil Kimber annonça à un groupe de pilotes de course et journalistes que MG produirait une série limitée d'un modèle destiné à la course dénommée la «Montlhéry Midget Mark II» ou «Type C». Cette voiture avec ou sans compresseur proposait un 743 cc sensiblement différent de EX120, cependant le nez de l'auto reprenait le masque avant de EX120 forgé par Cecil Cousins.

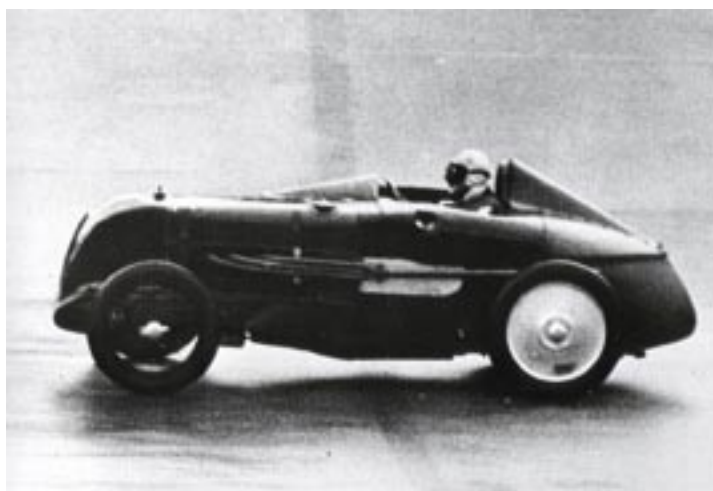
MG avait gagné de peu ces 5 records sur son rival Austin, mais les records sur 100 kilomètres et 100 miles dans l'heure n'étaient pas battus. Alors que l'usine préparait la nouvelle voiture de record, EX 127, ainsi que la Midget type C Montlhéry sous le code EX125, pour les prochain Double Twelve de 1931, Eyston tentait d'accrocher ces records à Brooklands le 13 mars 1931 mais un piston passa par-dessus l'anneau... Kimber s'arrangea pour qu'aucun effort ne fût économisé à l'usine pour dessiner et réaliser EX125, pour le prochain Double Twelve du 8 et 9 Mai 1931 à Brooklands. 14 autos « type C Montlhéry » furent engagés. Sept finirent cette course de 24 heures, cinq d'entre elles dans les cinq premières places. Le vainqueur fut le comte de March qui remporta aussi le prix par équipe. Le 25 septembre 1931 Eyston revint à Montlhéry. Ne pensant pas réussir du premier coup, il ne prit pas garde au signal du départ, et cassa un roulement dans son dernier tour.



EX 120 brûlée : de gauche à droite George Prospert, G.Eyston, R. Jakson, C.Kimber and Jimmy A Palmes



EX 120 à Montlhéry : de gauche à droite Reg Jackson, Fred Kindell, Ernest Elridge, Cecil Cousins, Gordon Phillips et dans la voiture George Eyston.



EX 120 sur l'anneau à Montlhéry en février 1931



EX 120 et tigris le 16 février 1931. Eyston lève le bras, record réalisé. Au fond à droite la 18/80 Tigress qui servit à Jackson pour emmener le moteur de EX 120

La voiture prit feu alors qu'Eyston voulait faire ce qu'il croyait être le dernier tour et était en fait le tour de trop. Sévèrement brûlé et évacué très rapidement vers l'hôpital de Montlhéry par un autre pilote essayeur pour Citroën, sa «disparition» du circuit et la fin d'EX 120 furent pour le moins rocambolesques. Entre temps Reg Jackson avait reçu mission de Kimber de préparer la prochaine auto de record et après avoir construit une maquette chez lui, Eyston demanda que celle-ci passe en soufflerie chez Vickers, où aucun défaut à corriger ne fût trouvé. En effet, EX 127 reprenait le nez de la voiture «Silver Bullet» de Kaye Don, la partie centrale du Blue Bird de Malcom Campbell et la partie arrière du Golden Arrow, trois des meilleures voitures de Record.



G.Eyston et R. Denly écoutent le moteur de EX127 en décembre 1931. Piste de Montlhéry

L'auto était par ailleurs entièrement à l'échelle d'Eyston, et le bloc moteur avait été décalé de 7° de façon à ce que le pilote fût assis plus bas. En septembre 1931, compte tenu de la position plus haute du compresseur, le radiateur d'EX 127 était inefficace lors de ces premiers essais. Elridge fit réaliser un radiateur à Paris et lorsque l'auto fut de nouveau prête, Eyston ne pouvait pas piloter compte tenu de ses blessures.

Ce fût Elridge qui très courageusement prit le volant, malgré la perte d'un œil quelques années plus tôt au cours d'une autre tentative de record de vitesse. Le fait de n'avoir pas piloté à haute vitesse, ni même conduit, depuis bien des années et de ne pas avoir de vision en relief l'handicapait fortement outre sa taille encore plus grande et corpulente que celle d'Eyston. Après deux tours de chauffe, il réalisa un record à 110,28 mph sur 5 kilomètres lorsque le radiateur rendit l'âme.

Le 22 décembre 1931, Eyston remis de ses blessures mais ayant pris du poids pendant sa convalescence, engoncé dans une combinaison ignifuge proéminente prit le volant d'EX 127 devenue Magic Midget et porta les records sur 5 kilomètres, 5 miles, 10 kilomètres et 10 miles à 114,77 mph 114,74 ; 114,72 et 114,46 mph respectivement.

Kimber persuada Eyston de repartir à la conquête du record du «2 miles par minute» sur le kilomètre et mile lancé. Montlhéry n'étant pas homologué pour cette performance et Brooklands encore fermé, ce fût Pendline Sand qui vit trois tentatives de record restées infructueuses.

Lors de la première tentative, le câble de transmission des informations des chronomètres s'était rompu, dans la seconde, ce fut le réservoir d'encre de l'imprimante qui fût en panne sèche, et dans la troisième, la mer remontant, la nature du sol ayant changé, le record ne fut que de 118,36 mph. Hors de Montlhéry, la chance ne souriait pas à MG...

Pour le retour de la fine équipe en décembre 1932, la volonté d'Eyston était d'emporter tous les records possibles de la classe H. Une première tentative lui permit d'inscrire 5 records à plus de 120 mph dont le kilomètre et mile lancé, le 13 décembre 1932 et une seconde tentative réalisée le 21 décembre 1932 nécessita le montage et démontage de phares sur l'auto car Eyston relayé par Denly s'attaquait aux records de 12 heures. À la onzième heure, Magic Midget commença à consommer tellement d'huile qu'Eyston et Jackson enfoncèrent la porte de la boutique Castrol « fermée pour la nuit » pour emprunter un bidon de 5 gallons de Castrol type R. Denly était obligé de porter des lunettes dans le cockpit du fait des remontées et projections et finit complètement couvert d'huile.

Mais tous les records de la classe H appartenaient à MG ! En octobre 1933, la culasse de la J4 fut adaptée pour Magic Midget, et l'auto fut recarrossée plus près du pilote... si près en fait qu'Eyston ne pouvait plus rentrer dedans. Ce fût donc Denly seul qui pilota, alors qu'Eyston était aussi à Montlhéry pour le record de la classe G sur une Riley préparée par les frères Mc Clure.



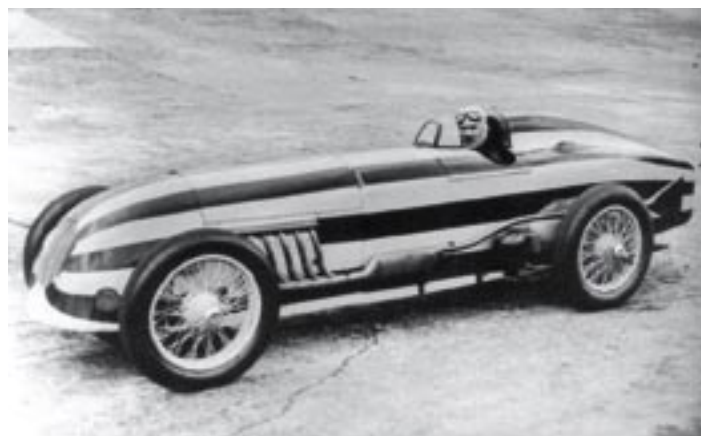
Publicité de fin 1933 pour les records d'EX 127 en livrée étroite pilotée par le seul Denlay, un peu de publicité pour Castrol aux frais d'Eyston n'est pas une mauvaise idée (façon de renvoyer l'ascenseur)

Murray Jamieson tournait aussi avec une Austin pour battre les records de la classe H et les deux équipes travaillaient côte à côte dans les garages situés sous l'anneau ce qui permettait à MG de chronométrer leur concurrent par « en dessous ». Lorsque l'Austin fût en mesure d'atteindre le 117 mph, Denly fût « poussé » sur la piste. Pour gagner du poids, les pignons intermédiaires de la boîte de vitesse avaient été supprimés...

Le 19 décembre 1932 Bert Denly porta les records du kilomètre et du mile lancé à 128,2 mph. Le lendemain, l'équipe Austin était déjà repartie, et en supprimant les amortisseurs avant, ce qui fût finalement une erreur, Denly porta le record des 50 miles à 114,47mph et une heure à 110,87 mph. Il entra aussi dans le cercle des « plus de deux cent kilos », le premier de la classe H, les pilotes ayant roulé à plus de 200 km/h pendant une heure à Montlhéry.

Ce furent les derniers exploits de Magic Midget à Montlhéry qui fût ensuite revendue à Bobby Kohlrausch, un pilote autrichien. A la fin de 1933, Eyston commanda une K3 spéciale à Kimber, afin de pouvoir courir avec et aussi battre les records de la classe G.

Une sorte de Magic Midget mais avec une Magnette : ce fut EX 135. Ses débuts en courses furent brillants, mais elle ne passa jamais le 120 mph dans ces épreuves.



Eyston dans EX 135 sur l'anneau à Montlhéry



EX 135 arrive à Montlhéry avec un compresseur Zoller

Kimber avait commencé à jouer avec les compresseurs Zoller sur les autres voitures de courses. Aussi l'idée de Kimber de lancer EX 135 dans un record de l'heure toute catégorie pour rouler à plus de 140mph sur une auto n'ayant jamais dépassé 120 mph, qui plus est avec un compresseur Zoller, alors que l'auto appartenait à Eyston (qui finançait les records avec l'argent de Powerplus) n'enchantait pas Reg Jackson.



**EX 135 Montlhéry «Flat Out»
avec un compresseur Powerplus**

A Montlhéry, l'auto ainsi équipée ne tournait pas rond. Sans savoir si le problème venait de l'essence maintenant avec du plomb, ou si le problème venait du compresseur Zoller, un démontage du moteur par Denly et Jackson montra que les efforts sur le banc, même s'ils permirent de sortir momentanément 200 chevaux (B.H.P) ne permettaient plus d'obtenir quoique ce soit : les coussinets des bielles 1 et 6 étant trop marqués.

L'idée du record de l'heure fut abandonnée et Eyston pu se consacrer avec son moteur remonté et fonctionnant très bien avec un compresseur Powerplus à la capture des records de la classe G. Le 27 Octobre 1934, Eyston captura 6 records à plus de 128,70 mph, dont le mile et kilomètre lancé.

Le lendemain, Eyston établissait six records départ arrêté, sur 50 kilomètres et miles 100 kilomètres et miles 200 kilomètres et une heure, a respectivement 119,8; 120,70 ; 121,60; 121,10; 120,80; 120,80. Ce fût la première et dernière apparition de EX 135 en chasseuse de records dans les mains de Georges Eyston, qui plus est, à Montlhéry.

À la même époque une autre K3 pilotée par Horton avait réalisé un 117 mph. Cette auto pilotée par le Major A.T.G. Gardner entourée par Jackson et le soutien de l'usine reviendra à Montlhéry, mais ne battra pas de record. Il ne faut pas la confondre avec EX 135, même si par la suite, ces deux autos fusionnèrent.

Mais tout cela est une autre histoire...

Xavier Bouchenot

Sources :

- «Maintaining the Breed» by John Thornley
- «Flat Out» by G.E.T Eyston
- «Motor Racing and Record Breaking» G.E.T. Eyston -and Barré Lyndon
- «Safety Last» G.E.T. Eyston
- «Combat» Barré Lyndon
- «MG the untold story» David Knowles
- «MG Record breaker from Abingdon» Richard L Knudson
- «The Magic of MG» Mike Allison



**La J4 de l'écurie Meunier avant d'être recarrossée.
Maillard-Brune et Druck avant un record à Montlhéry.**



**Maillard-Brune et Druck écurie Meunier, tentative
de record en MG J4 à Montlhéry, 1934.**



Un autre exploit MG à Montlhéry

Quand les types C «Montlhéry» gagnaient à Brooklands...

Quand la première MG Midget du nom fut dessinée, personne ne pouvait avoir à l'esprit qu'elle participerait un jour à des courses. Ou alors, si quelqu'un en eut la prémonition, il oublia de le dire au dessinateur.

La cylindrée du moteur de 847 cc était déjà une mauvaise dimension dans une classe s'étendant de 751 cc à 1100 cc. Qui plus est, personne à cette époque n'aurait choisi pour courir une auto dont le réservoir était placé sous le capot moteur ou qui avait des joints universels dans ses arbres de transmission.

Entre mai 1930, la course du JCC et le mois de décembre de la même année lorsque Georges Eyston fit son premier essai à Montlhéry, une nouvelle voiture fut redessinée et mise en production, il s'agissait d'EX 120.

En fait, Kimber proposa à Eyston de tester pendant l'hiver, c'est à dire pendant l'intersaison, le prototype de la voiture de course MG prévue pour l'année suivante. Ce n'était plus une Midget type M et ce n'était pas encore une type C : c'était EX120.

Le 3 mars 1931, dans l'euphorie des records des 100 mph, Cecil Kimber annonça à un groupe de pilotes de course et journalistes que MG produirait une série limitée d'un modèle destiné à la course dénommé la « Montlhéry Midget Mark II », mieux connue des enthousiastes de la marque sous le nom de « type C ».

Cette voiture, offerte en version avec ou sans compresseur, proposait un 743cc sensiblement différent de la voiture pilotée par Eyston, cependant le nez de l'auto reprenait le masque de EX 120 forgé par Cecil Cousins.



Double Twelve - mars 1931 - Brooklands.
Le Comte de March victorieux.



Double Twelve - mars 1931 - Brooklands.
Cecil Kimber pousse le Comte de March victorieux



Kimber était déterminé pour que la type C fût prête à temps pour le prochain Double Twelve du 8 et 9 mai 1931 à Brooklands, aussi, aucun effort ne fut économisé à l'usine pour dessiner et réaliser EX 125.

Annoncé par la presse, accompagné de dessins et de photos des châssis prototypes, dès le 6 mars 1931, ce ne furent pas moins de 14 autos « type C Montlhéry » qui furent engagés à Brooklands, deux mois plus tard.

Entre temps le 13 mars 1931, Eyston tenta bien d'accrocher les records du kilomètre et du mile lancé à Brooklands, mais il ne put faire mieux que 97,09 et 96,93 mph respectivement.

Le lendemain, un piston, sa bielle et une partie du vilebrequin passèrent après un « Bang » effroyable de l'autre côté de l'anneau de Brooklands...

Kimber espérait bien récolter un résultat sérieux pour le JCC, afin de capitaliser sur les intérêts que son lancement dans la presse avait généré.

Malgré une auto qui ne prit pas le départ de la course, sa récompense fut de voir, au terme des 24 heures de course, sept des nouvelles Midget finir la course, cinq d'entre elles dans les cinq premières places. Le vainqueur fut le Comte de March qui remporta aussi le prix par équipe.

Avec la victoire de cinq Midget «Montlhéry» à Brooklands, les 8 et 9 mai 1931, il y a 80 ans, il ne pouvait plus y avoir de doute pour les fanatiques de l'automobile : la marque MG était bel et bien née.

Bon anniversaire à la «type C Montlhéry» !

Xavier Bouchenot

Liste des participants



2



6



10



12



15



20



21



38



44

PLATEAU BLANC - DEMONSTRATION

1	BRASIER Philippe	Morris Cowley super sport	1924
2	FOSTER Barry	Type C Montlhéry	1931
3	McNINCH Hamish	Type C Montlhéry	1931
4	HAHN Philippe	J2 special	1932
5	MAILLET Alain	J2	1932
6	MAATHUIS Guy	K3 replica	1933
7	PACKER Richard	K3 replica	1933
8	JONES Bob	L	1933
9	DOUCHET Philippe	K 3	1934
10	LOREILLE Michel	NA	1934
11	DOWNES David	NA	1935
12	LOREILLE Michel	TA Monaco	1938
13	BRASIER Philippe	TA	1939
14	BOURSON Jean-Marc	TC	1947
15	RUSCH Ombretta	TD	1951

PLATEAU NOIR - DEMONSTRATION

20	HERVIER Jean-Jacques	A 1500	1956
21	RASSINOUX Jean-Philippe	A Twin cam coupé	1959
23	LEBOULBA Jean-Marie	A 1600	1959
24	THOCQUENNE Bertrand	A 1600	1959
25	BOURGEOIS Luc	A 1600	1960
26	GODET Jean-Michel	B	1965
27	LEBOZEC Aain	B	1965
28	LE BUZITH Jean-Paul	B	1967
29	WEHNER Pierre	C GT	1968
30	FRICK André	B GT	1968
31	RUMELIN Michael	C GT	1969
32	BRIGARDIS Jacques	B	1970
33	DENANT Thierry	B GT V8 Costello	1972
34	BOTHOREL Alain	1300	1972
35	WAGNER Curt	B GT V8 Costello	1973
36	PECCIA GALLETTO Laurent	B GT V8	1973
37	GAUBERT Jacques	B GT	1973
38	GIBSON Jim	B V8	1975
39	DRANS Jérôme	TF 135	1999
40	ANNONIER Pierrick	TF	2001
41	ROBIN Joël	TF 135	2002
42	PERCHERON Jérôme	TF 135	2004
43	GEORGES Daniel	TF	2004
44	DURAND Philippe	TF 135	2005
46	ALBA Jean-Pierre	TF 135	2005
47	MELIQUE Guillaume	TF	2005

PLATEAU LOISIRS - ROUGE

50	AUBERT Marc	F	1932
51	CORDE Jean-Daniel	F	1932
52	DOUCHET Bernard	L	1933
53	NIEUWENHUYNS Ron	J2	1933
54	DEFRANCE Marc	NA	1934
55	JACOBS Arnaud	L 1	1934
56	GHELDOLF Roger	NA	1935
57	HAGENAERS Patrick	NB	1936
58	PERET Patrice	TA	1937
59	FLEURY Joël	TA	1938
60	DUFOUR Teddy	TA	1938
61	HELIE Christian	TB	1939
62	BOUCHENOT Xavier	TB	1939
63	BUIRETTE Jean-Pierre	TC	1947
64	BEAURIN Jean-Louis	TC	1947
65	BRECHET Alain	TC	1947
66	CRINIERE Patrick	TC	1948
67	LISSOT Christian	TC	1949
68	TREMON Alain	TC	1949
69	SAVEREUX Dominique	TD	1952
70	BURRY Paul	TD	1952
71	GODARD	TD	1952
72	DUTREVE Alain	TD	1953
73	PINEAU Martine	TD	1953
74	FUCHS Jacques	TD	1953
75	DEL PICCOLO Bruno	TF 1500	1954
76	BROSSE Alain	TF 1500	1954
77	OLIVIER Jean-Luc	TF 1500	1954
78	GIRODON Jacques	TF 1500	1954
79	DUTHOO Eric	TF 1500	1954
80	VERNA Daniel	TF 1500	1954
81	SUNIER Raymond	TF 1500	1954
82	BOURDOIS Thierry	TF 1500	1955
83	BOUSQUET William	TF 1500	1955
84	MISEREZ Bernard	TF 1500	1955
85	PLUMMER Paul	TF 1500	1955
86	VAUCHELLES Daniel	TD	1955

PLATEAU LOISIRS - VERT

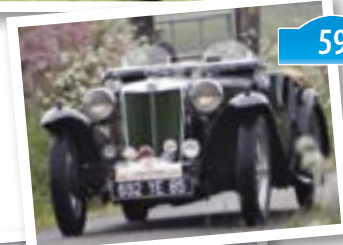
90	DUKLOUX Jean-Pierre	MGA 1500	1956
91	HUET Michel	MGA 1500	1956
92	VAN MEULECOM Christian	MGA 1500	1956
93	DEGROOTE Dominique	MGA 1500	1956
94	MATHERN Jean-Claude	MGA 1500	1956
95	DE BERNES Andrew	Magnette ZA	1956
96	DUVAL Claude	MGA 1500	1957
97	DUCROCQ Yves	MGA 1500	1957
98	SIMON Martial	MGA 1500	1957



53



57



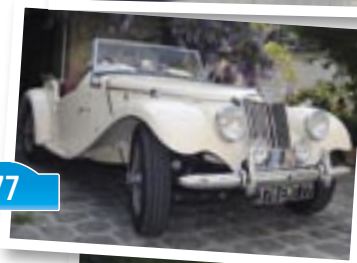
59



66



70



77



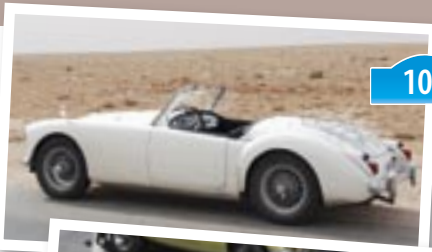
83



84



86



100



102



107



117



124



135



142



144

PLATEAU LOISIRS - VERT

99	PEROLARI Michel	MGA 1500	1957
100	DENIS Jocelyne	MGA 1500	1958
101	CHASSEGUET Pierre	MGA 1500	1958
102	HERPIN Benoît	MGA Twin cam	1959
103	BOUSSAC André	MGA Twin cam coupé	1959
104	PETIT Christophe	MGA 1600	1959
105	DUHAMEL Alain	MGA 1600	1959
106	VUILLEMIN Georges	MGA 1600	1959
107	BRUNERO Philippe	MGA 1500 coupé	1959
108	BADIN Philippe	MGA 1600	1960
109	DRUEL Pierre	MGA Twin cam	1960
110	DUMAZET Gilles	MGA 1600	1960
111	SUREL Gilles	MGA 1600	1960
112	DUSSART Jean-Jacques	MGA 1600	1960
113	ATHIAS Jean-Jacques	MGA 1600	1960
114	SCACCIA Fabrice	MGA 1600	1960
115	BRENIER Philippe	MGA 1600 coupé	1961
116	LACOURT Philippe	MGA 1600	1961
117	ADRIAENSEN Walter	MGA 1600	1961
118	VALDECASA Eusebio	MGA 1622	1962
119	HALLART Frédéric	MGA 1622	1962
120	INGLIN Erwin	Midget MK I	1962
121	MORINIÈRE Philippe	MGA 1622	1962
122	BARTHELEMY François	MGA 1622	1962
123	LE BIHAN Joseph	MGA 1622	1962
124	GRELET Daniel	Midget MK III	1966
125	TRUCHON Jacques	1300	1970
126	KREBS François	Midget MK III	1974

PLATEAU LOISIRS - JAUNE

130	ROBILLARD Daniel	B	1963
131	GUILLAUMOND Bernard	B	1963
132	MAILLARD Michel	B	1964
133	HARVIER Denis	B	1964
134	MARCHAC Grégoire	B	1964
135	JAEGLE Arnaud	B	1965
136	FACQ Guy	B	1965
137	BERQUIER Frédéric	B	1965
138	VALON Dominique	B	1966
139	JACQUOT Christophe	B GT	1966
140	JOLY Jean-Marie	B	1967
141	CLEMENT Philippe	B	1967
142	BIROCHEAU Serge	B	1967
143	COURTY- BARENDSE Cath	B	1967
144	JUNK Claude	B	1967
145	CAVELIER Jean-Paul	B	1967
146	MAQUET Pierre	B GT	1967
147	BOUCOMONT Blaise	B	1967

PLATEAU LOISIRS - JAUNE

148	CASTERS Denis	B	1967
149	MOTTE Anthony	B	1968
150	JOUBERT Bernard	B	1968
151	DELFOSSÉ Patrick	B	1969
152	AUBRY Philippe	B	1970
153	JUBIN Cédric	B GT	1970
154	BORY Jacques	B	1970
155	LEBOULBA Jeremy	B GT	1971
156	BARDELOT Roger	B	1971
157	VERVUST Francis	B	1972
158	GIRODON Jacques	B	1972
159	PARCELLIER Alain	B	1972
160	DENOGENT Robert	B GT	1972
161	PAILLAS Philippe	B	1972
162	DOBLER Daniel	B GT	1973
163	BAMBER Michael	B GT	1973
164	JACHNIEWICZ Jean	B	1973
165	BOSVIN Philippe	B GT	1973
166	DELCOURT Gil	B GT	1973
167	MILLA Christian	B GT	1973
168	ISABELLE Jean-Paul	B	1973
169	SERODINE Denis	B	1973
170	VIALE Bernard	B	1974
171	LEBRUN SYLVAIN	B	1974
172	BAISLE Pierre-Charles	B	1976
173	RICORDEAU Bernard	B	1976
174	FAURE Catherine	B	1976

PLATEAU LOISIRS - BLEU

180	VALENTE Aldo	C	1968
181	RIBES Jean-Bernard	CGT	1969
182	ROUSSEAUX Philippe	C	1969
183	CRETE Jean-René	B V8	1972
184	MERGER Bruno	B GT V8	1973
185	SUREL Guillaume	B GT	1974
186	ROUGIER Jacques	B GT	1974
187	COTY Gilles	B GT	1974
188	PICHART Vincent	B GT V8	1974
189	BOUVIER Emmanuel	B	1974
190	CAILLOT Michel	B GT V8	1976
191	GUERAICHE Philippe	B	1976
192	DRANSART Vincent	B GT	1976
193	LELIEVRE Jacky	B GT	1977
194	LEFEVRE André	B	1978
195	VANDRO Michel	F	1992
196	GERARD Sylvie S+D	RV8	1994
197	DORAN Kevin	RV8	1995
198	BERGEL Philippe	RV8	1995



157



166



183



186



191



192



197



211



213



214



217



221

PLATEAU LOISIRS - BLEU

199	ROBERT Fabien	F	1997
200	MENDES José	F	1998
201	CABAL Pierre	F	1998
202	FESNARD Philippe	F	1999
203	LIOT Pascal	F	1999
204	PAPUCCI Pierre	F	1999
205	MARGNAT Jean-luc	F	1999
206	LEVICQ Jean-Claude	F	2001
207	SILVA Jacques	F	2001
208	HANNECART Wanda	F	2001
209	REBOTIER Maxime	F	2001
210	CHAMBON Alain	TF	2002
211	PERIGNON Rose-Marie	TF 160	2002
212	LUTZIGER Jean	TF	2003
213	DUMONCEAUX Philippe	ZR 160	2003
214	CORMAN Fabien	TF	2003
215	GOODMAN Barry	TF160	2003
216	QUENET Joël	TF	2003
217	WARDELL David	ZS 180	2004
218	KIENER Frédéric	TF 135	2004
219	HANNECART Pascal	TF	2004
220	FRIHOT Nicolas	TF135	2004
221	GOURDIN Marina	TF Vintage Racing	2005
223	COLLAS Janick	ZT V8	2005
224	AUBRY Serge	TF135	2005
225	FONTENELLE Daniel	TF135	2005

WWW.DYNOLITE.FR

DYNOLITE OIL

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

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

Retrouvez toute la gamme sur : **WWW.Dynolite.fr**

Adresse: ZAC du Cornouiller 78870 Bailly.
TEL: 0892.70.1 0.78 - FAX: 0 1.30.80.21.50

APPROVED BY **GAZOLINE** APPROUVE PAR

Auto Nostalgie
au cœur des Alpes

Vente - Restauration - Entretien
MG - TRIUMPH - AUSTIN-HEALEY

VENTE PIÈCES DÉTACHÉES AUX PROFESSIONNELS ET PARTICULIERS
MG - TRIUMPH - AUSTIN-HEALEY - MINI "CLASSIC"

Distributeur :

www.autonostalgie.fr
autonostalgie@wanadoo.fr

Tél./fax (Isère) 04 76 97 30 71 - Port. 06 80 67 38 38
PONTCHARRA - Isère

L'assurance de votre véhicule de collection

à partir de

23€**



*0,12 € la minute à partir d'un poste fixe - **23 € Garantie de base pour un véhicule de plus de 50 ans, hors frais de gestion.

L'assurance d'un spécialiste

Pour garantir et perpétuer votre passion, LÉGENDE ASSURANCE propose une gamme d'assurances spécialement étudiée pour répondre aux besoins des collectionneurs. Pour bénéficier des avantages LÉGENDE ASSURANCE, il vous suffit d'avoir plus de 25 ans et de posséder un véhicule de plus de 15 ans.

Contactez-nous par téléphone ou par internet pour un devis gratuit :

Devis gratuit

0821 827 010* • www.legendeassurance.fr
03 26 35 17 87

LÉGENDE



ASSURANCE

Nous partageons la même passion

LÉGENDE ASSURANCE • BP 523 • 51068 REIMS Cedex • fax : 0821 827 050

LEGENDE ASSURANCE Société de courtage d'assurances au capital de 40 000 € - RCS Paris B 408540672 - N° ORIAS 07 002 640 - www.orias.fr

RÉMISE
10%
MEMBRE
CLUB LVA

PARTENAIRE
le Club
LVA
LOISIRS VEHICULES ANCIENS