



# Heritage

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

- Les femmes et les MG
- Hard top Ashley
- Notre doyen Hervé a fêté ses 90 ans !



## 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-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 Quenet**  
BP 70038 - 28 220 Cloyes / le Loir  
06 13 27 27 23, joel.kenet@mgclubdefrance.com  
**Secrétaire : Frédéric Lemaire**  
86 rue de Paris - 92 100 Boulogne-Billancourt  
06 72 15 97 20, frederic.lemaire@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 Bouchenot : relations presse**  
6 petite place - 78000 Versailles  
06 80 63 01 54, xavier.bouchenot@mgclubdefrance.com  
**François Daric : conseil à l'organisation des sorties**  
98 rue Giraudeau - 37000 Tours  
06 11 13 94 21, francois.daric@mgclubdefrance.com  
**Hervé Ditner : responsable régional Alsace**  
9 rue du Général de Gaulle - 68990 Galfinque  
06 11 98 83 42, herve.ditner@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**  
28 route de Sainte Assise - 77240 Seine Port  
06 76 96 56 76, bernard.joubert@mgclubdefrance.com  
**Bernard Knapp : fichier des adhérents et site internet**  
16 rue Gabriel Péri - 94220 Charenton  
06 19 54 32 78, bernard.knapp@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

## 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  
**Midjet : 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 - 78510 Triel sur Seine  
06 08 86 45 21, jacques.benbassat@mgclubdefrance.com

## Remerciements :

**Textes :** Philippe Aubry, Marie-Hélène Bergel, Alain Bothorel, Blaise Boucomont, Laurent Derancourt, Séverine Deval, Bernard Douchet, Jean-François Flahault, Alain Grimand, Jean Jachniewicz, Didier Lainé, Jean-Claude Mathern, Dominique et Patrice Peret, Nathalie et Christophe Petit

**Photos :** Philippe Aubry, Jérôme Boëly, Alain Bothorel, Jean-Jacques Dussart, Bernard Douchet, Alain Grimand, Jean Jachniewicz, Christophe Jacquot, Laurent Peccia-Galletto, Martine et Alain Pineau, André Pons, Fondation Hervé

## Imprimeur :

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

Editorial.....	3
<b>Histoire</b>	
Notre doyen, le pilote suisse Hervé.....	4 - 5
<b>Histoire</b>	
Les femmes et les MG.....	6 - 9
<b>Technique Midget</b>	
Améliorez le refroidissement de votre Midget.....	10 - 11
<b>La vie du club - registre B</b>	
Hard top Ashley.....	12 - 13
<b>Actualité</b>	
Les nouvelles plaques d'immatriculation.....	14
<b>Hors série</b>	
Les tiroirs du badge engeneering.....	15
<b>Sorties internationales</b>	
40 ans de la MG C.....	16
<b>La vie du club</b>	
Calendrier prévisionnel début 2008.....	17
MG French Connection 2008.....	17
<b>Les régions</b>	
Tableau des animateurs régionaux.....	18
<b>La vie du club : les sorties régionales</b>	
<b>Rhône Alpes</b>	
Salon Époqu'Auto de Lyon.....	19
<b>Ile de France</b>	
Balade d'automne.....	20 - 21
<b>La vie du club</b>	
Ce que vous pensez de votre club.....	22 - 23



MG Club de France

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

## Editorial



Chers ami(e)s MGistes,

Le début d'année est toujours l'occasion de dresser un bilan sur les activités passées et de faire le point sur les projets futurs. Vous trouverez dans ce numéro de MG Héritage, une analyse de la situation du club à la fin 2007, et les résultats de l'enquête que nous avons réalisée en fin d'année. Merci à ceux qui ont fait l'effort de nous répondre.

2007 a été une année riche en activités pour notre association avec la participation à de nombreux salons, et l'organisation de superbes sorties. Je veux remercier en ce début 2008, tous les membres du conseil d'administration pour leur énergie de tous les instants et pour leur dévouement à faire fonctionner le club. Je veux aussi remercier les responsables régionaux, les responsables des registres et les organisateurs de sorties pour les belles balades qu'ils nous ont organisées. Enfin merci à tous les membres du club qui ont participé à la vie de notre association. Nous sommes à fin 2007, plus de 500 membres. Je souhaite la bienvenue aux nouveaux. Je sais qu'ils seront bien accueillis par les ' anciens ' lors de nos manifestations.

2008 est déjà une année exceptionnelle avec un nombre impressionnant de sorties prévues à notre calendrier. Certains rallyes sont déjà complets, comme la Corse en septembre prochain. Désolé pour ceux qui n'ont pas pu y trouver une place. Mais il y a beaucoup de beaux rallyes possibles un peu partout en France.

2008 verra la naissance de notre nouveau site Internet. Jérôme Boëly profite d'un malencontreux accident qui le bloque chez lui en ce moment (nous lui souhaitons un bon rétablissement), pour travailler sur le projet. Nous aurons un site plus moderne, plus dynamique, avec un espace exclusivement réservé aux membres du club. Il sera possible de consulter des petites annonces. Un espace sera réservé à chaque registre, avec sans doute plus d'informations techniques à la disposition des membres. Bref, un super site que nous attendons tous avec impatience.

Nous vous donnons rendez-vous pour notre assemblée générale, le samedi 5 Avril à Pont-l'Évêque. Outre le bilan 2007, nous vous proposons de découvrir les petites routes de Normandie, de tester la gastronomie locale et de vous essayer au Karting. Venez nombreux.

Notre club va continuer à se développer en 2008. Nous avons besoin d'aides et de bonnes volontés dans différents domaines :

- Aides locales autour des responsables régionaux, pour organiser des sorties, des salons. N'hésitez pas à les contacter,
- Aides pour la gestion de la boutique, poste qui est vaquant en ce moment,
- Aides pour la réalisation de ce magazine : l'écriture d'articles historiques, techniques, la vente de la pub, la relecture,
- Aide pour la gestion du fichier des membres du club et l'accueil des nouveaux membres.

Contactez-moi si vous souhaitez prendre une part plus active à la vie du club.

Je vous souhaite une très belle année 2008. Faites vous plaisir tout au long de l'année au volant de vos MG.....Safety Fast bien sûr !

Philippe Aubry  
Président du MG Club de France

WWW.DYNOLITE.FR

# DYNOLITE

OIL

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

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

APPROVED BY  
GASOLINE  
APPROUVÉ PAR



DYNOLITE  
20W60



DYNOLITE  
110  
Gearbox  
oil  
Lead substitute

Retrouvez toute la gamme sur :  
[WWW.Dynolite.fr](http://WWW.Dynolite.fr)

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

## Notre doyen, le pilote suisse Hervé a fêté ses 90 ans



Le comte Jacques de Wurtemberg, est né en 1917. Il passe son permis de conduire à l'âge de 20 ans et achète sa première voiture, une TA, en octobre 1937. Il conserve cette voiture pendant 9 ans, puis achète successivement deux TC.

Il débute la compétition automobile en 1947 en prenant le pseudonyme de 'Hervé' par une course de côte, la coupe de Noël 1947, puis continue la saison en 1948.

En février 1948, il achète une MG K3 ( K3024 ex Norman Black ), à Monaco Motors en Angleterre. Avec cette voiture, Hervé participe à de nombreuses courses de côte et circuit en Suisse et remporte de nombreuses victoires dans le championnat Suisse, jusqu'en 1954, en devançant bien souvent des voitures beaucoup plus modernes.

Hervé participe aussi à la Coupe Internationale des Alpes en 1948 et 1949 avec une TC, puis en 1951, 1952 et 1953 en Jaguar XK120 puis en Aston Martin.

Jacques de Wurtemberg est aussi un grand collectionneur qui possède une très belle collection d'automobiles, avec 6 Avions Voisin, une Lancia Lambda, une Delage D8 120S carrossée par Guilloré, une Talbot T26 GS, et bien sûr de très intéressantes MG.

La Fondation Hervé est créée en 2000. C'est un musée automobile qui contient actuellement des MG rares : K3 ( K3024 de 1934 ex Norman Black ), une berline SA de 1934, l'unique exemplaire de la WA Tourer 4 places de 1938, qui avait été achetée neuve par la police de Glasgow, une TC de 1947, une MGA 1500 achetée neuve à l'usine et préparée par le département compétition pour le Rallye des Alpes 1957.



Jacques de Wurstemberger est le plus ancien propriétaire de K3. Il possède cette MG depuis 1948 ( 60 ans cette année ).

Les voitures de la fondation sortent régulièrement et participent à de nombreux rallyes en Suisse et à l'étranger. Nous avons toujours beaucoup de plaisir à recevoir Jacques de Wurstemberger et René Ray, le responsable de la fondation, lors de nos manifestations.

Philippe Aubry



### Principales victoires de K3024

- 1934 – N. Black - 1<sup>er</sup> au RAC Manning Beg Race
- 1948 – Hervé – 1<sup>er</sup> au Prix de Suisse à erlen
- 1948 – Hervé – 1<sup>er</sup> à la course de côte de La Maloja
- 1949 – Hervé – 1<sup>er</sup> à la course de côte de Saunaz
- 1949 – Hervé – 1<sup>er</sup> à la course de côte de La Maloja
- 1950 – Hervé – 1<sup>er</sup> à la course de côte de Mitholz - Kandersteig
- 1950 – Hervé – 1<sup>er</sup> à la course de côte de Verboix



### Informations pratiques

**La fondation est un musée ouvert au public, qui mérite d'être visité. Il est préférable d'appeler pour vérifier les heures d'ouverture.**

**Fondation Hervé – ZA Châble-Croix 1860 Aigle ( Vaud ) en Suisse**

**Tél : 00 41 24 495 12 27, et [info@fondation-herve.ch](mailto:info@fondation-herve.ch)**



## La femme et l'automobile : MG Fast ladies !

Bien que la course automobile ait longtemps été considérée comme un sport très viril, un certain nombre de femmes s'y sont illustrées, et elles font en particulier intégralement partie de la légende MG. En effet, Cecil Kimber fit beaucoup pour encourager les femmes pilotes, ce qui explique peut-être l'attrance que ressent encore le sexe faible pour la marque.

Il était fréquent de les voir en compétition avec les hommes, ou dans des courses réservées aux femmes. Il serait stupide, néanmoins, de croire qu'elles étaient accueillies à bras ouverts sur les circuits. De nombreuses femmes ont bien figuré sur les circuits, à croire les archives de l'époque, ces femmes conduisirent avec un panache qui leur valut la reconnaissance et le respect de leurs compatriotes masculins. Cecil Kimber, voulait voir ses voitures afficher de bonnes performances en course, et encouragea la compétition au féminin. La course de relais Brooklands en 1934 en fut un exemple. Trois MG Magnette furent préparées par l'atelier et inscrites par Miss Schwedler, Margaret Allen et Doreen Evans. Leur but était bien entendu de battre le team Singer et de remporter le Trophée des Dames. Malgré une pluie battante, l'équipe MG finit en troisième position, avec une moyenne de 87.86 mph et remporta le trophée.



Mrs Chetwynd volant de sa MG type C en 1931

La pluie semble indissociable de la compétition automobile, et l'édition 1937 des 24 Heures du Mans ne fit pas exception à la règle. Dorothy Stanley-Turner, qui avait appris à conduire très jeune, pilotait une petite PB verte avec pour co-pilote Enith Ruddell. Dorothy, une amie de la famille Kimber, était une fan de MG. Malgré la pluie, elle conduisit très régulièrement, et à l'aube il apparut qu'elle était en deuxième place pour le « Rudge », derrière l'Aston Martin de Morris-Goodall et Robert Hitchens. Une course ne serait pas une course sans quelque drame, et Dorothy et Enid en eurent leur part quand le pompiste français qui leur faisait le plein arracha le bouchon de réservoir. Elles n'auraient pas dû être autorisées à continuer, mais Dorothy trouva une orange qu'elle enfonça dans le réservoir pour le fermer. Après discussions, les officiels l'autorisèrent à repartir. Elle réussit à regagner le temps perdu, et rattrapa l'Aston Martin.

Pat Moss commença sa carrière avec une Morris Minor, puis elle acheta une Triumph TR2. Elle approcha la marque pour obtenir une aide financière, mais Triumph lui proposa une voiture, qu'elle avait déjà. Elle demanda donc de l'aide à John Thornley à Abingdon ; elle obtint une TF et un soutien financier, ce qui lui permit de participer au RAC de 1955.



Les 'Dancing daughters' de G. Eyston au Mans 1935 au volant d'une PB

Lord Nuffield offre à Miss Amy Johnson célèbre aviatrice de l'époque, une MG 18/80 MK1 salonette

Nancy Mitchell possède le plus beau palmarès au volant de ses MG. Elle a remporté à plusieurs reprises la coupe des dames dans les grands rallyes européens des années 50.

Force est de constater que la femme moderne est de plus en plus rarement au volant d'une voiture de course. On se souvient des succès de Michèle Mouton en championnat du monde des rallyes. Giovanna Amati fut intégrée à l'équipe Brabham de F1 en 1992, mais il apparut rapidement que ce n'était qu'une stratégie pour attirer des sponsors. Les rangs féminins s'éclaircissent de plus en plus. Reste à espérer que ces quelques lignes déclenchent des vocations.

Séverine Deval & Philippe Aubry



### Principaux résultats de MG pilotées par des femmes

**1933 - D. Evans**

2<sup>ème</sup> à Brookland au BRDC India Trophy race, sur MG type C

**1934 - I. Schwendler, M. Allen & D. Evans**

3<sup>ème</sup> à Brookland au LCC Relay Race, sur MG NE

**1934 - D. Evans**

3<sup>ème</sup> à Donington au Nuffield Troprgy race, sur MG type Q

**1935 - Les Dancing Daughters de G. Eyston**

1<sup>er</sup> de la coupe Rudge Whitworth aux 24h du Mans 1935 sur MG PB

**1937 - M. Stanley, Turner, Riddell**

2<sup>ème</sup> au 24 h du Mans au trophée Rudge, sur MG PB

**1955 - P. Moss, P. Faichney**

3<sup>ème</sup> au classement féminin du rallye de Monte Carlo sur MG TF 1250

**1956 - N. Mitchell, D. Reece**

3<sup>ème</sup> au classement féminin du rallye de Monte Carlo sur Magnette

**1956 - P. Moss & A. Wisdom**

5<sup>ème</sup> de la catégorie et 3<sup>ème</sup> au classement féminin du RAC sur MGA 1500

**1956 - N. Mitchell, D. Reece**

1<sup>ère</sup> au classement féminin du Lyon Charbonnières sur Magnette

**1956 - N. Mitchell, P. Faichney**

5<sup>ème</sup> de la catégorie aux Mille Miglia sur MGA 1500

**1956 - N. Mitchell, P. Faichney**

3<sup>ème</sup> de la catégorie et 1<sup>ère</sup> au classement féminin au Rallye des Alpes sur MGA 1500

**1956 - N. Mitchell, A. Hall**

2<sup>ème</sup> au classement féminin du Liège Rome Liège sur MGA 1500

**1957 - N. Mitchell, A. Hall**

2<sup>ème</sup> au classement féminin au Sestrières rallye sur Magnette

**1957 - N. Mitchell, D. Reece**

1<sup>ère</sup> au classement féminin du Lyon Charbonnières sur Magnette

**1957 - N. Mitchell, P. Burt**

3<sup>ème</sup> au classement féminin du Tulip Rally sur Magnette

**1957 - N. Mitchell, J. Johns**

1<sup>ère</sup> au classement féminin du Liège Rome Liège sur MGA 1500



Betty haig au Monte Carlo en TC



Pat Moss et ann Winsdom en TF 1250



Nancy Mitchell et Joan Johns au Liège Rome Liège 1957



Nancy Mitchell et Pat Faichney au rallye des Alpes 1956



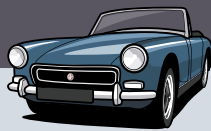
Christobel Carslile fait partie du team MG à Sebring 1963





# MG Club de France Fast ladies !





## Améliorez le refroidissement de votre Midget

**Nous sommes tous un jour pris d'une angoisse, quand au volant de nos vieilles MG, l'aiguille de la température d'eau monte sans discontinuer pour aller frôler les limites du raisonnable. Mais je n'avais jamais envisager de faire quelques travaux que ce soient pour me garantir de cette montée en température.**

Lors de l'été 2003, Bridget (Midget MKI 948cc de 1961) sortait d'une restauration moteur et électrique. Le petit 948cc tournait bien avec sa nouvelle culasse 12G202 d'Austin Cooper 997cc.

Malheureusement la canicule pointait son nez, et sous 35°C, il était difficile de supporter les sièges en skai. Mais les quelques sorties faites cet été là montraient que le moteur était lui aussi à la peine, et la fameuse tendance à la surchauffe devenait réalité. De plus, la pression d'huile s'affaiblissait à chaud, surtout au ralenti où elle ne dépassait guère les 10 PSI.

Après de longues discussions sur le net avec des MG et Healey Enthusiasts, je me résous donc à faire, un jour, quelques petits travaux pour améliorer le refroidissement, et le maintien de la pression d'huile.

Par acquis de conscience je relève les valeurs symptomatiques de mon moteur lors de cet été de canicule. (voir tableau)

Pour des raisons de fluidité à froid, et malgré les us et coutumes, je conserve mon option pour une huile 15W40, mais qui sous l'effet des hautes températures a tendance à se fluidifier un peu plus et faire tomber la pression.

Le printemps 2005 allait me donner l'occasion d'optimiser tout cela. Car cette fois, c'est la boîte de vitesses qui casse lors d'un rétrogradage en 3<sup>ème</sup>.

En fait, il n'y a pas trop de mal.. Une entretoise en bronze s'est cassée en trois morceaux. Cette entretoise maintient les deux bagues en bronze qui font office de roulement en lieu et place des roulements à aiguilles utilisés sur les boîtes ultérieures. Cette casse entraîna un jeu suffisant pour que les ressorts de verrouillage

du moyeu de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>de</sup> sortent et aillent se faire broyer par le moyeu.

La réputation de fragilité des boîtes de vitesses à carter lisse des Midgets n'était donc plus à faire.

Le moteur devant être sorti, c'était le moment idéal pour étudier la mise en œuvre d'un système répondant aux quatre critères suivants :

- 1- protection du moteur dans les conditions de chaleur de type caniculaire
- 2- positionnement dans un espace réduit
- 3- camouflage du tout qui ne nuit pas visuellement à l'authenticité du compartiment moteur
- 4- prix global inférieur à 150 euros, car le budget de réfection de la boîte avait lui grever le budget total.

La recherche va débiter avec le critère spatial:

**Comment positionner un radiateur d'huile, un thermostat d'huile, un ventilateur électrique dans une volume de 25cm de hauteur par 35 cm de largeur par 12 cm de profondeur ?**

Le recours à des pièces neuves semble apporter réponse à cette question, mais les devis dépassent du double le budget imparti.

Par conséquent, je me résous à monter le plus de pièces possibles en seconde main. Si il reste aisé de trouver un radiateur d'huile d'occasion, la tâche se complique pour le ventilateur électrique. Il me faudra donc adapter un ventilateur de française, facilement trouvable, en lieu et place du Kenlowe.

Seul le thermostat d'huile sera acheté neuf pour en garantir le bon fonctionnement.

Le premier constat est que le radiateur d'huile ne devra pas dépasser 13 rangées et qu'il devra disposer d'entrée et sorti d'huile à 90 degré. Le ventilateur ne doit pas dépasser les 25 cm de diamètre et avoir un moteur de diamètre le plus petit possible avec une faible profondeur.

Je trouvais sur Ebay UK un radiateur 10 rangées avec flexibles provenant d'une MGB. Malheureusement les entrées et sorties étaient perpendiculaires au radiateur.



La solution résidera dans l'installation du radiateur avec les flexibles vers le bas, afin de garantir un bon positionnement du radiateur face à la bouche de la Midget et en conservant la courbure des flexibles.



Il restait ensuite à trouver un ventilateur électrique. Après plusieurs recherches, je me suis fixé sur un ventilateur de Renault Clio de 24 cm de diamètre disposant d'un moteur suffisamment fin pour permettre de positionner le radiateur



	ETE 2003		ETE 2005	
Température extérieure	: 35°C	: 35°C	: 35°C	: 28°C
Thermostat	: 71°C	: 84°C	: 71°C	: 71°C
Tours /min	: 3000	: 3000	: 3000	: 3000
Huile	: 15W40	: 15W40	: 15W40	: 15W40
Pression d'huile	: 40 PSI	: 50 PSI *	: 50 PSI *	: 55 PSI *
Température d'eau	: 93°C	: 93°C **	: 93°C ss VE 87°C ***	: 77°C ss VE

\* avec radiateur d'huile 10 rangées + thermostat

\*\* avec ventilateur électrique

\*\*\* avec ventilateur électrique. La baisse de température se faisant en 10 secondes

d'huile entre le moteur et le haut du nez de la Midget.



Malheureusement pour 5 mm de profondeur de trop, le ventilateur ne peut pas être centré par rapport au radiateur d'eau. En effet, au centre du museau de la Midget se trouve une poutre verticale qui le rigidifie. Le ventilateur sera donc excentré du côté de la pompe à eau et du thermostat d'eau.

Des fixations en plat d'aluminium sont réalisés pour maintenir le tout.



Les flexibles du radiateur d'huile empruntent l'entrée d'air du chauffage. J'en profite à ce moment pour cacher le thermostat d'huile OT1 dans la

gaine d'apport d'air.



Ainsi capot ouvert, il est quasi impossible de remarquer la présence du radiateur d'huile. Seuls les deux flexibles se fraient un chemin entre le filtre à huile et le distributeur.



Calandre mise en place, le radiateur et le ventilateur sont eux aussi invisibles.

L'ensemble monté et équilibré a été utile dès le redémarrage de la Midget suite à la réfection de la boîte de vitesses.

En effet en ce mois de juin 2005, la température extérieure frôlait les 35°C et ce pendant quasiment deux semaines. Cela m'a donc permis de comparer les valeurs relevées en 2005 et de vérifier l'efficacité du montage.

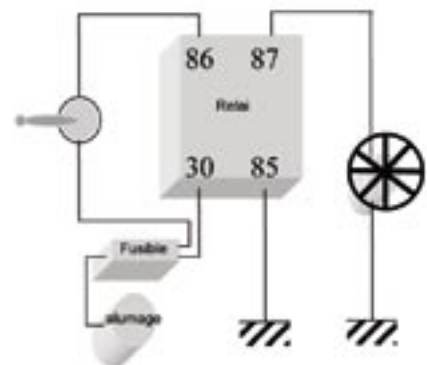
Suite à ces mesures (voir tableau), je suis immédiatement revenu à un thermostat 71°C. Je pensais alors pouvoir rouler toute l'année avec le même thermostat taré à 84°C. L'expérience montre qu'il faut envisager de rouler avec des thermostats différents en fonction de la saison.

L'expérience montre aussi que le radiateur d'huile fonctionne dès la bonne mise en température du moteur et qu'il permet de réguler la température de l'huile et donc de conserver une viscosité suffisante au maintien de la pression d'huile. Le tout avec une huile 15W40. La pression à froid étant de 60PSI à 700 tours/min.

Nous remarquons aussi que le ventilateur n'a d'utilité que dans des conditions spécifiques : forte chaleur extérieure, côtes très prononcées de la campagne stéphanoise et ralenti en ville.

L'objectif de ces améliorations était de pouvoir protéger le moteur en cas de forte chaleur. Pour des raisons de budget, j'avais opté pour une solution peu chère : Objectif atteint.

Laurent Derancourt



Radiateur + flexibles	Ebay	23,00 €
Thermostat	Limora	70,00 €
toggle Lucas	Ebay	3,80 €
ventilateur	Casse	20,00 €
Relai + fusible	Feu vert	7,00 €
<b>Total</b>		<b>123,80 €</b>



# Hard top



Un Hard Top pour ma MGB, ou comment changer d'auto avec « The Ashley Line – Quickly détachable GT Hartops . Ultimate in sports car styling progression ».

Je roule plutôt bien avec ma B Mark III de 1973 depuis 10 ans. J'ai restauré cette auto moi-même, sauf la tôlerie et la peinture qui ont été confiées à un ami. Cet ami, à la recherche de pièces de carrosseries et châssis, conclut un achat avec un vendeur qui « par-dessus le marché » lui charge dans le fourgon un hard-top qui l'embarrasse, supposé convenir à une M G B. Le hard-top arrive en Lorraine, il est remisé avec les autres pièces et le temps passe...

Le doute sur la destination de ce toit n'est pas levé. Mais un jour de grand débarras de printemps au garage, une décision est prise : vérifier la possibilité de montage sur une « B ». C'est chose faite rapidement : le toit est présenté sur la B capote démontée et... les fixations correspondent exactement mais ....ce capot attaché au toit par des charnières... bizarre ! Après examen détaillé, nous remarquons qu'il est nécessaire de déposer le capot existant pour que l'ensemble s'adapte. D'où vient ce hard top ? Je feuillète « Classic et Sports Car » de décembre 2000 et page 158 surprise : mon toit, le même c'est sûr, exactement la même forme et tout et tout.... Mais sur une Midget et légendé « Ashley hard top ».

## HASHLEY ?

En parcourant un site Sprite et Midget, je trouve une publicité d'époque avec la photo d'une Midget et des prix. Sur cette publicité figure l'adresse : ASHLEY Auto Improvement Limited Twyford Road Bishops Stortford Hertfordshire.



## HISTOIRE DE CETTE MARQUE

Ashley Laminates, fondée en 1955 par Peter Pellandine et Keith Waddington, fabrique des carrosseries et éléments en fibre de verre et distribue des accessoires pour les constructions spéciales. Début de production des voitures en 1956 avec la Ashley 750, le Ashley Racer qui deviendront Falcon Mark 1 et Mark 2. En 1958, sortie de la Ashley 1172, suivie en 1960 de la Ashley Sportiva.





En 1961, Aslhey ne fabrique plus de voitures mais continue la production de hard-tops et capots en fibre de verre pour les voitures de sports. La production est arrêtée en 1972.

La « chose » semble être une rareté et son origine maintenant connue, il faut la sauver.

Ce toit aura une seconde vie après quelques années passées au fond de mon garage. Je décide de confier la réparation à un ami spécialiste du polyester. En voyant « la chose » il pense que je plaisante : plus d'attaches, plus de vitres, plus de joints, baguettes de gouttières tordues, charnières cassées, toit aplati et éclaté !...

3 mois plus tard, avec quelques kilos de résine et fibre de verre, des vitres découpées dans du polycarbonate, des joints, des nouvelles attaches fabriquées par mes soins, etc... le jour du montage arrive. Résultat très satisfaisant : l'auto a vraiment une « autre gueule » que la B avec hard-top d'origine ou la B G T.

Première sortie pour la dernière de Montlhéry en 2004 où le hard top est très remarqué et suscite de nombreuses questions. Depuis le toit n'a pas été déposé. En été, la chaleur est supportable, même à Charade en 2006 ! En connaissez-vous d'autre ?

A ce jour, je n'en ai vu aucun roulant en France.

Jean Jachniewicz



# Dernières nouvelles de la FFVE

## Les nouvelles plaques d'immatriculation



### Le Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) : dernières informations au 1er Janvier 2008.

Suite à une série de contacts entre le ministère de l'Intérieur et la FFVE en décembre 2007, nous pouvons vous transmettre les précisions suivantes, dûment vérifiées :

#### Ce qui ne change pas :

- déploiement du SIV à compter du 1er janvier 2009. Il concerne à terme tous les véhicules. Les nouvelles immatriculations sont attribuées «à vie» pour le véhicule, quel que soit le nombre de propriétaires. La nouvelle plaque comporte deux lettres, trois chiffres et deux lettres ;
- relèvement à partir de 2009 du seuil d'ancienneté nécessaire à l'immatriculation «collection» de 25 à 30 années ;
- pour ces seuls véhicules de collection : contrôle technique tous les 5 ans (en plus du contrôle préalable à l'immatriculation collection), suppression des restrictions géographiques (pour les seuls véhicules d'usage), possibilité de conserver les plaques de formes actuelles, sur fond noir.

#### Ce qui a été récemment précisé :

- déploiement du SIV en trois phases : 1/ véhicules neufs, dès janvier 2009, 2/ toutes opérations entraînant la production d'un certificat d'immatriculation : changement de propriétaire, d'adresse ou d'état civil, dès mars 2009), 3/ toutes autres opérations liées à l'immatriculation, dès juin 2009. Les véhicules en carte grise normale ou de collection conserveront donc leur numéro actuel tant qu'une des opérations ci-dessus n'est pas requise.
- pas de lien entre le passage au contrôle technique et la nouvelle immatriculation ;

- pour les véhicules «collection», maintien du traitement en préfecture de la demande d'immatriculation et, d'autre part, possibilité de prêter son véhicule à un proche, sous réserve des modalités de votre police d'assurance ;
- acceptation des demandes de conversion spontanées des numéros actuels en nouveaux numéros à vie ;
- faculté de faire apposer à côté de la nouvelle immatriculation un identifiant du département de son choix surmonté du logo de la région correspondante.

Ce qui reste à préciser :  
 - le dispositif de mise en marche du contrôle technique tous les 5 ans pour les véhicules en carte grise de collection : seront concernés en premier les véhicules dont le contrôle préalable aura plus de 5 ans en 2009.

Nous ne manquerons pas de vous tenir informés sur ce dernier point, ainsi que de la publication au Journal Officiel des textes relatifs au SIV.

**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

**motordream** depuis 1979  
 MG  
 Mini  
 Jaguar  
 Healey  
 Triumph  
 Tel: 01 30 80 21 50  
**Le plus important stock de pièces.**  
 MG1 MGA MG2 Lotus Triumph MINI  
 TR2-34 1850 2000 2000 2000 2000  
 www.motordream.com  
 Commandes en ligne, Infos techniques.  
 ZAC du Carnouillet, 78870 BAILLY.  
 Tel: 0892 70 10 78 Fax: 01 30 80 21 50

Tel 04 73 63 79 00 63 260 AIGUEPERSE Fax 04 73 97 91 92  
**BOCHE AUTOMOBILES**  
**Votre Anglaise «neuve» comme si vous étiez à l'époque....**  
 MG, AUSTIN HEALEY, TRIUMPH  
 ACHAT / VENTE / IMPORTATION restauration état concours, Vente et expédition de pièces de rechange, travaux d'entretien et restauration sur devis.  
 BOCHE AUTOMOBILES  
 63260 Aigueperse,  
 Tél.: 04 73 63 79 00  
 www.bocheauto.com

## Les tiroirs du badge engineering

MG a toujours été - dans l'image que lord Nuffield s'en faisait en laissant Cecil Kimber prendre son envol- une marque de « tuning », présentant sous des aspects flatteurs voir plus sportifs des composants présents dans les gammes d'autres marques du groupe. Plus précisément au commencement de la marque des châssis et moteurs venant de Morris.

Le badge engineering, méthode pour faire du chiffre en multipliant les petits pains par l'adjonction de badges de calandre variant les noms de marques qui changent tout en ne changeant rien, a pu produire des succès.

On pense à la midget également connue sous le nom Austin Headley, à une échelle moindre les berlines MG Z et de leurs cousines Wolseley, ou encore les MG métro, voir métro turbo au retentissement sportif évident pour la marque ...

Cette technique a enfanté également des autos non sans intérêt mais moins appréciées - !!- comme les Magnette farina des années 60, les maestro MG des eighties puis l'apothéose de la période moderne où le cash manquant, les ZR ZT et ZS qui à quelques notables exceptions près pouvaient se regarder dans un miroir en se comparant aux Rover contemporaines.

Mais aux modèles siamois que nous connaissons, on peut ajouter ceux qui n'ont pas vu le jour, restant dans les tiroirs du badge engineering pour l'éternité... Ces voitures auraient-elles dû sortir ? Cette rubrique, qui démarre, s'accompagnera du jugement d'une personnalité de notre milieu.

Au programme aujourd'hui, le projet « boxer » ou encore « magna » des années 70. A la critique Didier Lainé, rédacteur de *Rétroviseur*, qui nous fait l'amitié d'un jugement assez mordant.



Le projet boxer est visiblement un moment d'errance des ingénieurs. Ayant tablé sur un succès définitif de leur nouveau coupé cabriolet BMC apparu sous le blason Triumph, la TR7/TR8, ceux-ci envisagent de le proposer en version octogonale comme successeur des MGB et C.

Connaissez-vous la TR7 ? Même s'il est incongru de parler d'une triumph dans les pages d'une revue MG, il faut la connaître pour voir ce que peut être une auto seventies pur sucre, avec siège aux design très vasareliens, une mécanique 4 cylindres placide associée à une qualité générale de fabrication « made in strikes ».

La ligne en coin est une incontestable incongruité de l'époque, tout en lui donnant une personnalité que seules la fiat X1/9 et quelques japonaises ont tenté, avec bonheur de surpasser. Les couleurs sont souvent le jaune, le vert, celles de la vie « jeune » de l'époque. La présence de ces autos dans les concentrations est rarissime. En aurait-il réellement subsisté ? On connaît aussi les tentatives de la TR8, une TR7 munie d'un V8 rover (celui la même de la BGT V8 et du range rover), et qui fut engagée en championnat du monde pour redorer (?) la renommée de la BMC.



C'est donc cette TR7 en version coupé donc, qu'Abingdon a imaginé en version MG. Deux versions maquette sont présentées. Une modif mineure, avec simplement un badge octogonal à la place des palmes de triumph, et une version plus sophistiquée avec une « grille de calandre » au sommet du coin. Une gageure stylistique et probablement la plus petite grille MG de l'histoire !

Alors cet enterrement était-il une erreur ou un bienfait ? Didier Lainé :

« Puisqu'on me demande de sortir quelques phrases "définitives", en ma qualité de sommité des causes perdues, et bien soit, mais il ne faudra pas vous plaindre après. Après tout, il ne fallait pas m'inviter. Voilà donc ce qu'on pourrait en dire :

On se demande parfois pour quelle raison certaines personnes persistent à acheter en neuf des "causes perdues" d'avance. Heureusement d'ailleurs car, pour qu'on puisse les collectionner au 3ème degré 25 ou 30 ans après, il faut bien que certains aient pris l'initiative de les commander au départ. Je me souviens très bien d'un ami québécois, alors en poste à l'ambassade du Canada à Paris qui s'était offert un coupé TR7 de "fonction" neuf couleur bleu canard (et encore, je n'ai pas beaucoup vu de canard de cette couleur), intérieur en tissu écossais (à chier, really) et tutti quanti. Il était à son goût, manifestement, mais, comme on dit, le "goût des autres", n'est-ce pas ? Moi, j'ai toujours eu du mal à monter dedans, et même, j'avais un peu honte. Pourtant, à l'époque, je roulais en Zodiac MK III et il n'y avait pas de quoi être fier, non plus.

Bref, tout ça pour dire que la MG 7 n'aurait sans doute pas sauvé la firme octogonale de son déclin programmé. Même s'ils avaient fait une version "smooth and flexible", je pense que la clientèle n'aurait pas mordu à l'hameçon du badge engineering, malgré cette délicate calandre chromée et, j'imagine, quelques colifichets de marque disséminés ici et là sur la carrosserie et à l'intérieur pour faire passer la supercherie. Tant mieux, tant pis, l'histoire de l'automobile n'en aurait pas été autrement bouleversée, de toute façon. Mais ils auraient très bien pu la sortir, après tout : ils ont bien fait la MG Montego, alors...

Alain Bothorel et Didier Lainé



## 40 ans de la MG C

### Une escapade au Pays de Shakespeare, pour les 40 ans de la MG C

Du vendredi 10 au dimanche 12 août, notre marque préférée a célébré les 40 ans de la MG C. Pour les novices, c'est une MG B avec un 6 cylindres de 2912 cc fabriqué spécialement pour rivaliser avec la Big Healey.

Je suis donc parti avec ma MG C, BRG et beige, qui fêtait ces 38 ans à quelques jours près puisque sa première mise en circulation date du 17 avril 1969.

Environ 9000 MG C & MG C GT furent produites à Abingdon donc plus du tiers, (3500 voitures) furent expédiées aux USA et Canada. Un bon deuxième tiers est resté en Grande - Bretagne et le solde fut partagé entre l'Europe, l'Australie et la Nouvelle Zélande.



Parmi les pays européens, c'est la Suisse qui a reçu le plus gros contingent avec environ 300 voitures. Aujourd'hui encore, le MG C Register compte plus de 250 membres !!!! Dont une dans la Twins Brother's Collection.

Qu'est-ce que la Twins Brother's Collection. Réponse le 8 août 2008 au meeting international de Zoug en Suisse.

A notre arrivée nous avons rejoint un très bel hôtel avec spa à quelques kilomètres de Stratford-upon-Avon, la ville de Shakespeare. Une très belle petite ville avec de beaux bâtiments Victoriens.

Le samedi matin vous sommes partis à la découverte du Worcestershire & Warwickshire. Le premier vous dira peut-être quelque chose en pensant à la fameuse sauce Worcester employée par toutes bonnes cuisinières...anglaises.

Le parcours traversait de beaux paysages mais nous a nullement fait profiter des plus beaux villages du Cotswolds, la campagne des célébrités anglaises où le Prince Charles possède son château de Highgrove.

Le dimanche matin nous partions vers Gaydon visiter « the British Motor Heritage Center » nouvelle version. Le musée a été remanié et il est devenu plus ludique. Je n'ai compté que 19 MG y compris les fameuses voitures des records, EX 135 et EX 181. C'est moins que la Twins Brother's Collection qui compte plus d'une trentaine de MG !



Le lundi matin, mon fils Alexandre, Natalia sa femme et leur MG B GT V8, Rita et moi-même dans notre C partions à la découverte de cette fameuse région du Cotswolds. C'est une campagne de rêve 'very british' avec de merveilleuses forêts et des rivières bucoliques.

De nombreux villages ont conservés une architecture à dimension humaine où le « small is beautiful ». Je pense particulièrement à Bourton-on-the-Water où l'on se retrouve projeté deux siècles en arrière ! Village particulièrement intéressant où se trouve un merveilleux petit musée de voitures anciennes, avec 3 MG, ainsi que tout un décor représentant la vie à cette époque. A ne rater sous aucun prétexte si vous vous trouvez dans la région !

Une seule note de regret. La Vieille Albion est devenue hors de prix. Quand on vous vend un café £ 2 dans un gobelet en plastique le long de l'autoroute... 1£ le litre d'essence et 5£ une soupe chinoise, on se dit que quelque chose ne tourne plus rond au pays de Shakespeare.

Texte et photos : Bernard Douchet





## Calendrier prévisionnel début 2008

### Manifestations MGCF début 2008 :

8 au 17 février	Salon Rétromobile Paris (stand MGCF) Contact : Bernard KNAPP 06 19 54 32 78 bernard.knapp@mgclubdefrance.com
8 et 9 mars	Région Champagne : salon champenois du véhicule de collection (stand MGCF) Contact : Michel GAUTIER 06 30 34 11 54 mgcs@wanadoo.fr Commandez dès aujourd'hui et jusqu'au 8 février 2008 vos billets au prix de 7 € chacun (au lieu de 10) Pour cela, envoyez votre chèque libellé à l'ordre du MGCF accompagné d'une enveloppe affranchie à vos nom et adresse à Michel Gautier - MGCF 19 rue Alphonse Detres 51370 Saint Brices Courcelles
Fin mars	Région Nord - Pas de Calais : salon d'Arras (stand MGCF) Contact : Vincent DRANSART 03 21 95 93 24 vincent.dransart@mgclubdefrance.com
28 au 30 mars	Région PACA : salon d'Avignon (stand MGCF) Contact : Jean-Paul HAUTAIN-NELIS 06 12 06 43 12 mg.deon@orange.fr
5 et 6 avril	Rallye de l'AG en Normandie Contact : Christian LISSOT 06 07 18 59 12 christian.lissot@mgclubdefrance.com
12 et 13 avril	Région Rhône Alpes : sortie dans le pays de Gex Contact : Georges VUILLEMIN 06 09 08 82 29 gvuillemin1@tiscalifi.fr
26 et 27 avril	Région Nord Pas de Calais : 5 <sup>ème</sup> rallye du Pas de Calais Contact : Vincent DRANSART 03 21 95 93 24 vincent.dransart@mgclubdefrance.com
7 et 8 mai	Région Pays de Loire : route de l'huître en Vendée Contact : Joël FLEURY 06 09 66 53 35 jofleury@free.fr
16 et 17 mai	Rallye Gorges de Loire et grand prix d'Andrésieux Contacts : Alain GRIMAND 04 77 90 37 95 colettegrimand@club-internet.fr
23 au 25 mai	Marc AUBERT 04 71 61 09 67 marclouis.aubert@wanadoo.fr Région PACA : balade du Luberon aux Gorges du Verdon (priorité aux anciennes et aux séries T) Contact : Jean-Paul HAUTAIN-NELIS 06 12 06 43 12 mg.deon@orange.fr
24 et 25 mai	Région Centre Val de Loire : 2 <sup>ème</sup> rallye des avant-guerre et séries T en Touraine et 10 <sup>ème</sup> anniversaire du musée de Châtellerauld Contacts : François DARIC 06 11 13 94 21 francois.daric@mgclubdefrance.com et Jean-René CRÉTÉ 06 09 72 03 62 jr.crete@mgclubdefrance.com
3 au 6 juin	Région Centre Val de Loire : rallye « bord de mer » en Charente Contact : Jean-René CRÉTÉ 06 09 72 03 62 jr.crete@mgclubdefrance.com
22 juin	Région Auvergne : « au pays des vaches rouges » Contact : Claude et Viviane FAROUX 04 73 81 03 81 ou 06 07 22 56 24 mfaroux@nat.fr
30 juin au 3 juillet	Rallye des Causses : d'Aubazine en Corrèze jusqu'à Florac en passant par Salers, Aubrac et Meyrueis Contact : Francis BOUYSSOU 06 81 30 92 63 minibouy@wanadoo.fr
5 au 7 juillet	Région Centre Val de Loire : 3 <sup>ème</sup> French connection en Touraine Contact : frenchconnection@mgclubdefrance.com Jean-René CRÉTÉ 06 09 72 03 62 jr.crete@mgclubdefrance.com
11 au 13 juillet	Le Mans Classic Le MGCF sera bien sûr présent, bien placé et avec des prix club ! Plus de détails ultérieurement.
6 et 7 septembre	Rallye commun Spridget – Triumph – Rover – MG dans la Creuse
14 au 21 septembre	Région Corse : rallye ☒ Contacts : Vincent DRANSART 03 21 95 93 24 vincent.dransart@mgclubdefrance.com et Gilbert CERUTTI 06 12 99 82 68 scarava@aol.com
26 au 28 septembre	Auto moto Rouen Contact : Vincent DRANSART 03 21 95 93 24 vincent.dransart@mgclubdefrance.com
27 et 28 septembre	Rallye touristique en Haute Savoie : le 2 <sup>ème</sup> Rebloch'un Contact : Jacques BENBASSAT jacques.benbassat@mgclubdefrance.com 06 08 86 45 21
27 et 28 septembre	Région Picardie : la ronde picarde Contact : Didier BIZEUL bizeuld@guerbet-group.com 06 84 05 93 73
7 au 9 novembre	Lyon – Epoqu'auto (stand MGCF) Contact : Alain GRIMAND colettegrimand@clubinternet.fr 04 77 90 37 95

### Quelques manifestations où le MGCF participe :

6 au 8 juin	Grand Prix De Tours Contact : www.grandprixdetours.com
28 et 29 juin	Grand prix de l'Age d'Or à Dijon-Prenois
8 au 14 août	Etranger : MG Event of the year en Suisse
21 et 22 septembre	Région Poitou Charentes : les remparts d'Angoulême

## MG French connection 2008

Du samedi 5 juillet au lundi 7 juillet 2008 en Touraine



Nous organisons à Amboise, du 5 au 7 juillet 2008, un grand rassemblement européen de MG de toutes les époques, avant-guerre, après-guerre et modernes. Cette manifestation se déroulera le week-end qui précède le Mans Classic 2008, pour permettre à ceux qui souhaitent participer aux 2 manifestations de les enchaîner en restant toute la semaine dans le val de Loire.

Cette manifestation sera une grande fête pour notre club, et l'occasion de faire découvrir à nos amis des clubs MG européens, le Val de Loire et la Région Centre.

Pour cette édition, nous avons limité ce rallye à 100 MG, dans le souci d'apporter aux participants des prestations de grande qualité.

Le programme :

**Samedi 5 juillet :**

accueil des participants à la Pagode de Chanteloup à Amboise, pour un premier circuit le samedi après midi.

Le samedi soir, à partir de 19h, nous organisons une grande soirée pour les participants au MG French connection, mais aussi pour les collectionneurs et les amateurs de voitures anciennes de la Région Centre, et les touristes en vacances à Amboise.

Un dîner 'pique-nique' est organisé dans le parc de la Pagode pour les participants au MG French connection et pour les collectionneurs qui se seront inscrits.

A partir de 20h30, un concours d'élégance est organisé par le MG Club de France, avec l'accréditation de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque.

Ce concours est ouvert à 20 MG participant au MG French connection, et à 20 voitures d'autres marques. Le MG Club de France sélectionnera les 40 voitures présentées.

**Dimanche 6 juillet :**

Circuit Amboise – Valencay – Amboise, avec en particulier la visite du musée automobile de Valencay, et du château de Valencay.

Le dimanche soir, un dîner de gala est prévu au château d'Amboise avec toutes les MG dans le parc du château.

**Lundi 7 juillet :**

Circuit Amboise – Chenonceau – Amboise, avec la visite du château. En fin d'après midi, toutes les MG se rassembleront une dernière fois à la Pagode, pour se diriger en cortège à Amboise, dans une cave troglodyte pour le dîner de clôture, et la remise des prix.

Si vous souhaitez participer à cette manifestation exceptionnelle, merci de renvoyer dès aujourd'hui votre bulletin d'inscription, que vous pouvez télécharger sur notre site : [www.mgclubdefrance.com](http://www.mgclubdefrance.com), ou que vous pouvez demander à Joël Quénet au 06 13 27 27 23 BP 70038, 28220 Cloyes / Le Loir joel.quenet@mgclubdefrance.com  
Jean-René Crété au 02 47 29 12 36 jr.crete@mgclubdefrance.com  
Philippe Aubry au 01 45 78 95 76 philippe.aubry@mgclubdefrance.com





# Les animateurs régionaux du MGCF

RÉGIONS	DÉPARTEMENTS	ANIMATEUR	ADRESSE	TEL - FAX
ALSACE	67 68	Hervé DITNER	68990, Galfingue ditner@wanadoo.fr	03 89 81 90 00 06 11 98 83 42
AQUITAINE	24 33 40 47 64	Jacques TRUCHON Francis Bouyssou	33600 Pessac techno11001300@free.fr 394, Bergeuil 33550 HAUX minibouy@wanadoo.fr	05 56 46 09 70 05 56 23 03 37 06 81 30 92 63
AUVERGNE	03 15 43 63	CLAUDE FAROUX	63000 La Bourboule mfaroux@nat.fr	04 73 81 03 81 06 07 22 56 24
BOURGOGNE	21 58 71 89	Contacter la région voisine		
BRETAGNE	22 29 35 56 (44)*	Pourquoi pas vous ?		
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 29 12 36 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		
ÎLE DE FRANCE NORD	75 93 95 92	FABIEN ROBERT	95590 Presles frobert@magic.fr	06 14 10 22 48
ÎLE DE FRANCE SUD	94 77 91 78	MARTINE PINEAU	91210 Draveil alain.pineau@9online.fr	01 69 40 72 71 06 74 74 56 13
LANGUEDOC ROUSSILLON	11 30 34 48 66	Pourquoi pas vous ?		
LIMOUSIN	19 23 87	Serge ROUDNIANSKY	19100 Brive serge.roudniansky@wanadoo.fr	05 55 74 25 17
LORRAINE	54 55 57 88	Jean JACHNIEWICZ	54220 Malzeville jean.jachniewicz@wanadoo.fr	03 83 20 60 06 06 87 66 90 87
MIDI PYRÉNÉES	09 12 31 32 46 65 81 82	Bernard LACENE	Les Gibilis 81140 Puycelci	05 63 33 23 43
NORD PAS DE CALAIS	59 62	Vincent DRANSART	5 rue Monsigny - 62560 Fauquembergues vdransart@aol.com	03 21 95 93 24
NORMANDIE	14 27 50 61 76	Alain DANOY	14270 Ecajeul alain.danoy@wanadoo.fr	02 31 20 11 34
PACA CORSE	04 05 06 13 83 84 20	JEAN-PAUL HAUTIN-NELIS	84100 Uchaux mg.deon@orange.fr	04 90 40 67 35 06 12 06 43 12
		Gilbert CERUTTI	20250 Corte scarava@aol.com	06 12 99 82 68
PAYS DE LOIRE	44* 49 53 72 85	Joël FLEURY	85160 St. Jean de Monts jofleury@free.fr	02 28 11 02 08 06 09 66 53 35
PICARDIE	02 60 80	Didier BIZEUL	60260 Lamorlaye bizeuld@guerbet-group.com	06 84 05 93 73
POITOU CHARENTES	16 17 79 86 24	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	42230 St Victor sur Loire colettegrimand@club-internet.fr	04 77 90 37 95

(\* ) correspondant Bretagne : Michel Rouby dans le 44

## RHÔNE ALPES

## Salon Époqu'Auto de Lyon 9, 10 et 11 novembre 2007

L'édition 2007 s'est bien déroulée. Nous sommes en vitesse de croisière.

En effet, nous sommes largement rodés aux exigences du club et de sa centralisation tout en faisant notre organisation locale !

- Du matériel de stand de pro : moquette, table, chaises, armoire, stockés depuis l'année dernière.
- Une équipe de choc, nombreuse, sympathique, avenante et joyeuse.
- Du Montagnieu, du jus de fruit et de l'ambiance conviviale.

Nous avons encore réuni les membres de la région et nous sommes un groupe d'habitues.

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

Je voudrais remercier particulièrement, Jocelyne Denis qui a exposé sa MG A roadster: nous l'avons sollicitée au dernier moment et elle n'a pas hésité à braver le froid pour arriver sur le stand au volant sans avoir capoté ! Je remercierais également Maurice Champalle nouveau membre (11/2007) qui a exposé sa MG TA de 1937 dans un état exceptionnel qui a attiré tous les photographes.



Ainsi que tous ceux qui ont donné de leur temps pour tenir le stand : Marc Aubert responsable, du registre « avant-guerre » et de la boutique du club sans lequel on ne pourrait pas charger tout le matériel et tenir le stand, Gérard Ogliengo qui vient toutes les années de son Isère monter le stand dans la discrétion (il n'y avait pas de VIP cette année à véhiculer de la gare !), Georges Vuillemin, Benoît Herpin, et la Loire (!) : André Charreyron, Jean-Gilbert Vernaz, Gérard Decelle pour le montage, démontage et la tenue du stand.

Par leur bonne humeur, ils ont contribué à la bonne renommée du club dans la région.

Nous avons eu le plaisir d'avoir la visite de Bernard Knapp et Hervé Ditner.

Nos membres ont de telles relations que souvent le Montagnieu a coulé pour les visites répétées de Claude Delagneau, président de la FFVE qui m'a indiqué combien il appréciait ce club en s'étant partagé en 4 pour assister à notre dernière AG . Avec lui, nous avons porté des toasts à la cavalerie (par St Georges) et aux parachutistes (par St Michel) !

L'année prochaine, le stand sera encore mieux aménagé et décoré : c'est un engagement des femmes : Jocelyne et Cissie.

A l'année prochaine.

Alain Grimand

ILE DE FRANCE

Balade d'automne... Dimanche 18 novembre 2007

Quelques 25 voitures étaient présentes à la balade d'automne organisée avec brio et chaleur par Martine et Alain Pineau, aidés de leur famille et d'amis. Les véhicules présents étaient des : ZA, MG A, B, B GT, C GT, TB, TD, Midget, F, TF, mais aussi une Triumph TR 2 et une Renault Clio !



A l'issue de la journée de nombreux prix ont été décernés avec coupes pour les winners et cadeaux pour tous :

Sur l'ensemble du rallye :

1<sup>er</sup> prix : Frédéric Lemaire et Caroline Rousseau

2<sup>ème</sup> prix : le trio Alain Bothorel, Laurent et Adeline Peccia Galletto

3<sup>ème</sup> prix : Bruno Taillandier et Ingrid

Prix de régularité (vitesse demandée 48 km/h) :

Bruno Taillandier et Ingrid

Prix du plus jeune copilote : Maxime

Prix de la plus grande distance parcourue ; -)

Xavier Bouchenot et Flo (ils ont dû trouver la campagne aussi belle que leur TB !).

Voilà pour l'essentiel, je vous livre quelques témoignages sur cette superbe journée !

Marie-Hélène Bergel



La sortie d'automne fut pour nous une grande première, à savoir :

- première sortie en rallye pour notre MG A
- première sortie pour nous avec le club MG ;

Pourtant, nous sommes adhérents depuis 2002 mais le temps et les dates n'ont jamais coïncidées avec nos disponibilités.

Enfin, ce 18 novembre, accompagnés de nos amis Annie et Jean Pierre Hugot en MGB, nous sommes partis tôt le matin pour être à l'heure au rendez vous fixé.

Quel accueil formidable nous avons eu !!!

Accompagné de café et croissants (chouette parce qu'il fallait se réchauffer après les courants d'air de la MGA !) ; nous avons eu toutes les explications nécessaires pour la journée avec une belle présentation sur écran, excusez du peu...

La promenade était fantastique avec un road book bien détaillé et agréable. Pour nous, le seul problème rencontré fut avec le fléché allemand, qu'il est certes, intéressant de connaître mais très pénible à utiliser surtout dans une activité de loisir !



Le midi, l'accueil ne fut pas moins chaleureux et l'occasion de faire connaissance avec des personnes partageant la même passion.

Malheureusement pour nous, un bémol s'est glissé dans la partition car l'après midi, la MG A à indiquer rapidement des signes de chauffe moteur imputés au départ à un thermostat neuf défaillant. Puis après recherche, il s'est avéré qu'il s'agissait d'une durite neuve dont le caoutchouc était poreux dans un angle, laissant ainsi échapper le liquide de refroidissement progressivement.



La meilleure décision pour l'auto fut prise : celle de regagner dans les meilleurs délais son sous sol douillet, car proche du lieu de déroulement de la sortie.

Toutefois, avec une auto moderne, nous avons rejoints l'arrivée avec toujours le même accueil sympa et la surprise de repartir avec de jolis cadeaux, ce qui nous a fait grand plaisir.

En 2008, c'est sûr, nous allons essayer de venir plus souvent aux sorties club MG, c'est tellement sympa !!!!

Et encore merci aux organisateurs de cette excellente journée, nous avons quasiment réussi à oublier le froid !

Nathalie et Christophe Petit



Partis dans le froid et la grisaille de novembre, la longue route depuis Paris devait réveiller l'équipage, cette fois ci composé de mon filleul Maxime et moi. Après une folle cavalcade sur l'A6 façon «Amicalement Votre» avec Tim-Alex et sa MG A, nous arrivâmes en retard pour le briefing. Et quel briefing! Il fallait être vraiment réveillé pour ce très amusant rallye, extrêmement technique : à force de scruter les panneaux, j'avais l'impression de repasser mon code de la route avec des exemples routiers réels, les pièges étaient au rendez-vous et nos connaissances topographiques, en bon scout que nous avons été/sommes toujours, Maxime et moi, ne furent pas de trop ! Une très belle journée organisée ma nos technico MG'istes favoris Martine, Alain et leur famille !

Blaise Boucomont



Super journée. Super organisation. Gentillesse. Bonne humeur. Tout super.

Pour les épreuves, elles étaient toutes super (également).

Le road book était magnifiquement fait. Le parcours était remarquable : que de magnifiques petites routes découvertes à proximité de Paris ! J'ai découvert le tracé par cotes altimétriques : pas facile vu l'échelle de la carte.

Pour le tracé «allemand», mission impossible car arrivé trop tard et pour le parcours de régularité j'étais également arrivé

trop tard pour être chronométré. Pour moi c'était particulièrement difficile car j'étais tout seul pour faire la conduite et la navigation. J'étais complètement «lessivé» à l'arrivée, mais ce fut de la bonne, que dis-je de l'excellente fatigue. Ma TR2 a été bien acceptée parmi les MG et je remercie tout le monde. C'est promis, l'année prochaine je viendrai avec ma MGA mais je ne l'ai récupérée de chez le carrossier qu'il y a une semaine. Attention, elle brille de mille feux.

Merci mille fois à Alain et Martine Pineau mais également à tous ceux qui ont participé à l'organisation.

Jean-Claude Mathern



Passer une journée à avaler des arêtes, à jouer aux montagnes russes sur des niveaux à s'en faire péter les cotes, à suivre d'in vraisemblables moyennes de 48 km/h que des ancêtres du Londres Brighton aurait pu théoriquement assumer dès 1894, qu'en dire ? ON EN REVEUT et tout de suite !

Alain Bothorel



Martine et Alain ont tout fait pour nous laisser une bonne impression de cette journée !

Tout était rassemblé : sympathie, organisation, gentillesse et tout cela le plus simplement du monde.

Pour ma part j'ai été ravie de découvrir les types de rallye que je ne connaissais pas et d'en faire le test, une seul reproche (mais petit) une journée pour voir tout et s'y former c'est un peu court ! J'attends donc le niveau 2 du cours !

Je remercie encore l'équipe des organisateurs (sachant le travail que tout cela demande) et suis prête à refaire d'autres types d'épreuves spéciales avec eux.

Dominique Peret et Patrice

Ah le « fléché allemand », quelle invention ! Avant cette journée mémorable, je n'imaginai même pas que cela put exister ! Quelle invention... Je n'ai toujours pas bien compris comment cela fonctionne, ni comment l'utiliser, mais ce que je sais, c'est que grâce à lui j'ai découvert la ravissante chaumière de Bill Gates nichée au creux de l'Esnonne !

Jean-François Flahault

## Ce que vous pensez de votre club : bilan du questionnaire envoyé fin 2007

L'enquête envoyée en fin d'année, et l'analyse des activités du club en 2007, nous ont permis de dresser ce premier bilan.

### Le magazine MG Heritage :

**Remarques :** Ce magazine est globalement apprécié par ces articles sur des modèles, les articles historiques et les comptes rendus de sorties.

Il n'y a pas assez d'articles techniques.

Le nombre de magazines chaque année, pourrait être supérieur

**Réponses :** Nous allons essayer de publier plus d'articles techniques, dans la mesure où nous en disposerons. N'hésitez pas à nous en expédier. Envoyez nous aussi des articles sur tous les autres sujets ( texte en word et photos ou documents en JPEG 300 dpi )

Ces éléments sont à adresser à :

[mh.bergel@mgclubdefrance.com](mailto:mh.bergel@mgclubdefrance.com)

La rédaction et la publication de 3 magazines par an représentent beaucoup de travail et coûtent très cher. Augmenter le nombre n'est pas réalisable à ce jour en raison de nos moyens financiers et humains.

### La Newsletter :

**Remarques :** Les newsletters sont globalement appréciées, mais nous avons un problème de positionnement avec MG Heritage.

La fréquence des newsletters est satisfaisante.

**Réponses :** L'objectif N° 1 des newsletters est de communiquer à tous les membres le calendrier le plus à jour des activités du club, sorties et salons. Nous ne pouvons pas nous permettre d'envoyer à tous, les bulletins d'inscription.

N'hésitez pas à contacter l'organisateur de la sortie qui vous intéresse ( aussi disponible sur notre site avec les bulletins à télécharger ).

Les newsletters ne présenteront plus les sorties passées ( comptes rendus qu'on peut trouver sur le site et dans Heritage ).

Par contre, nous donnerons des informations de type ' actualité automobile ' lorsque nous en aurons.

Il faut savoir que le budget communication est supérieur à 11 500 € en 2007.

### Le site internet : [www.mgclubdefrance.com](http://www.mgclubdefrance.com)

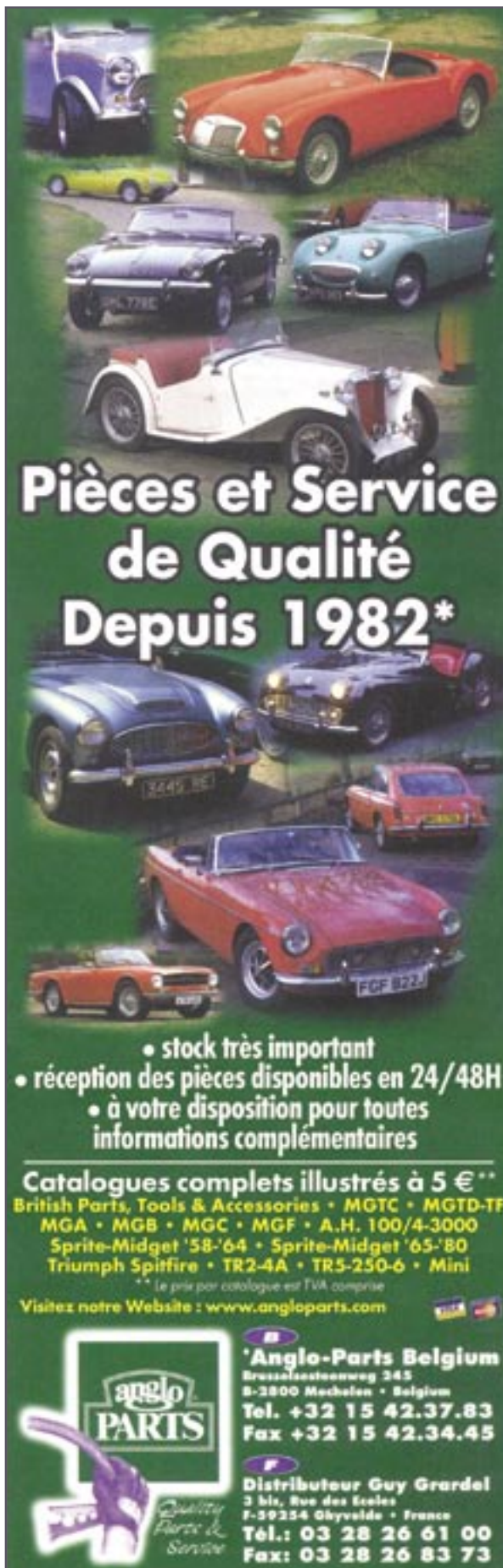
**Remarques :** Le site est assez visité. Les comptes rendus des sorties sont lus. La mise en ligne est assez rapide. Parfois, il est difficile de se repérer au milieu de toutes les rubriques proposées. Le look a vieilli. Il y a parfois des informations obsolètes. Il manque des rubriques.

**Réponses :** le nouveau site du club est en préparation et devrait être en ligne au premier trimestre. Le site sera plus actuel, plus riche et plus interactif. Un espace sera réservé exclusivement aux membres du club. Vous aurez la possibilité de nous proposer des articles ( mini blog ) mis en ligne après accord de nos web-masters préférés.

### Les sorties organisées par le club / les activités dans les régions

**Remarques :** Les sorties sont assez nombreuses et d'un bon rapport qualité/prix. Dans certaines régions, il n'y en a pas assez.

**Réponses :** Nous essayons de proposer des sorties variées en durée, en prix et en thèmes. Il est vrai que dans certaines régions, il n'y a pas assez d'activités. N'hésitez pas à vous rapprocher des responsables régionaux pour leur apporter vos idées, votre aide.



**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](http://www.angloparts.com)

**anglo PARTS**

**Anglo-Parts Belgium**  
Brusselantsteenweg 343  
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-59354 Ghysvalde • France  
Tel.: 03 28 26 61 00  
Fax: 03 28 26 83 73

Le club subventionne chaque sortie à hauteur de 8€ par voiture faisant partie du club pour une sortie d'1 jour, 16€ pour 2 jours et 24€ pour 3 jours et plus.

Les non membres sont acceptés, dans la mesure des places disponibles, et moyennant un supplément ( 30€ par personne pour un week-end ) 56 jours d'activité en 2007, soit 38 jours de balades, et 18 jours de salons.

#### Les registres :

**Remarques :** Les activités des registres sont très variables en fonction des registres. Il y a globalement pas assez d'informations techniques sur chaque modèle.

**Réponses :** L'envoi de newsletters ' papier ' par registre coûte très cher. Nous attendons avec impatience le nouveau site, dans lequel les responsables de registres pourront publier un certain nombre d'articles et d'informations.

N'hésitez pas à vous rapprocher des responsables des registres pour leur apporter leur aide.

#### L'annuaire :

**Remarques :** Il est très apprécié car il permet à tous les membres de pouvoir se contacter. Par contre, le nombre de bonnes adresses est assez faible.

**Réponses :** Nous allons continuer à publier cet annuaire. La date de publication est juin, avant les vacances d'été.

N'hésitez pas à nous faire parvenir vos bonnes adresses, si vous voulez les voir publiées dans l'annuaire. Merci de les envoyer à [bernard.joubert@mgclubdefrance.com](mailto:bernard.joubert@mgclubdefrance.com)

#### La boutique :

**Remarques :** Satisfaction moyenne des articles proposés. Peut-être pas assez de variété et d'originalité.

**Réponses :** La gestion de la boutique est un gros travail de sélection des articles. Il faut ensuite les stocker, les mettre dans des cartons et les envoyer aux personnes qui commandent.

Nous avons, en 2008, de nombreuses occasions de vendre des articles à la boutique, principalement à l'occasion de salons comme Rétromobile, Reims, Epoqu'auto à Lyon.. mais aussi lors de grosses manifestations ( AG le 5 avril, le MG French connection du 5 au 7 juillet à Amboise, le Mans Classic du 10 au 12 juillet ). Dès Rétromobile, vous pourrez trouver de nombreuses nouveautés. La boutique sera aussi mieux mise en valeur dans le nouveau site.

Nous cherchons un responsable de la boutique, qui pourrait stocker chez lui les articles, et les envoyer au fil des commandes. Si vous êtes intéressé, merci de contacter.

Philippe Aubry

## Nous sommes le spécialiste depuis 27 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](http://www.classiccar-paris.com) et sur [www.classiccar.fr](http://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

# L'assurance de votre véhicule de collection

à partir de

23€\*\*



## 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\*  
03 26 35 17 87

• [www.legendeassurance.fr](http://www.legendeassurance.fr)

## LÉGENDE



ASSURANCE

*Nous partageons la même passion*

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

LÉGENDE ASSURANCE Société de courtage d'assurances au capital de 40 000 € - RCS Paris 9 408540672 - N° ORIAS 07 002 640 - [www.orias.fr](http://www.orias.fr)



\*\*0,12 € la semaine à partir d'un poste fixe - \*\*23 € Garantie de base pour un véhicule de plus de 10 ans, hors frais de gestion.