n° 23

Heritage

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

- La MG Montego
- Arbres de roue et freins arrières : faites-le vous-même !
- La Corse, édition 2008

Février 2009

7,50 €

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 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 Quénet
BP 70038 – 28 220 Cloyes / le Loir
06 13 27 27 23, joel.quenet@mgclubdefrance.com
Secrétaire : Frédéric Lemaire
63 bis Avenue Edouard Vaillant - 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 Galfingue
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
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

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
19 rue du Général de Gaulle - 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, 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 registre C : Aldo Valente
30 voie Delacroix – 94400 Vitry sur Seine
06 64 06 59 28, 4avalente@wanadoo.fr
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, Jean-Louis Beaurin, Laurent Bonfils, Alain Bothorel, Xavier Bouchenot, Jocelyne Denis, Vincent Dransart, Alain Grimand, Christian Lissot, Patrice Péret, Nadine Santini

Photos : Damien Artus, Jean-Louis Beaurin, Laurent Bonfils, Xavier Bouchenot, Jocelyne Denis, Vincent Dransart, Alain Grimand, Bernard Joubert, Christian Lissot, Patrice Péret, André Pons, Nadine Santini

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

Sommaire

Editorial 3

Le nouveau site du MG Club de France 3

Histoire
MG Montego 4 - 7

La vie du Club
MG en Corse 8 -11

Région Nord Pas de Calais 11

Technique
Arbres de roue et freins arrières : faites le vous même ! 12 - 15

Sorties Internationales
La chasse aux pièces en Angleterre 16 - 17

MG en Syrie 18

Calendrier
Calendrier début 2009 19

Les régions
Tableau des animateurs régionaux du MGCF 20

RHÔNE ALPES - Epoqu'auto 21

BRETAGNE - Sortie à Lohéac 22

PICARDIE - MGB V8 costello 22

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 ami(e)s MG'istes,

2008 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 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, de plus en plus nombreux, à la vie de notre association.
A fin 2008, nous étions près de 550 membres à jour de cotisation. Je souhaite la bienvenue aux nouveaux, et j'espère avoir le plaisir de les rencontrer en 2009.

Nous vous avons adressé il y a quelques semaines, un bulletin de ré-adhésion. Merci à tous ceux qui ont déjà renouvelé leur inscription en réglant leur cotisation 2009.
Et merci aux retardataires de ne pas trop tarder !

2009 débute sous les meilleurs auspices avec un nombre impressionnant de sorties au calendrier prévisionnel.
Je vous invite à consulter notre programme, et à réserver très vite les activités auxquelles vous souhaitez participer, un peu partout en France.

Le premier rendez-vous est traditionnellement à Rétromobile, puis aux salons de Reims et d'Avignon.

Notre assemblée générale se déroulera le samedi 28 mars au Château de Grand Branet à Capian (25 kms de Bordeaux).
Ce sera l'occasion pour ceux qui le désirent, de participer à la première sortie de l'année. Francis Bouyssou et l'équipe d'Aquitaine, nous ont organisé de jolies balades et visites à la découverte de la région. Alors venez nombreux à notre AG !

Notre club va continuer à se développer en 2009. Nous avons de plus en plus 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 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 2009, au volant de votre MG… Safety fast bien sûr !

Philippe Aubry
Président du MG Club de France

www.mgclubdefrance.com, le nouveau site du MG Club de France

Ouvert depuis la fin 2008, le site comporte une partie accessible à tous et une strictement réservée à nos adhérents.
Si vous êtes adhérent, connectez vous pour l'instant avec l'identifiant **adherent2008** et le mot de passe **2008**. La connexion d'ici quelques temps à l'espace adhérents se fera à partir de codes personnalisés.
Une raison de plus pour renvoyer votre ré-adhésion le plus rapidement possible si ce n'est déjà fait !

Nous vous invitons à parcourir les différentes parties du site.
Vous retrouverez vos rubriques préférées : sorties (les comptes rendus des dernières sorties), calendrier (toutes les prochaines activités), questions / réponses (les points les plus souvent abordés), galerie de photos, les modèles, l'histoire de la marque, les régions, les petites annonces…

Les membres du MG Club de France peuvent contribuer à l'enrichissement du site, en nous proposant des petits articles, avec un texte et quelques photos séparées.

Alors n'hésitez pas à surfer régulièrement sur le site, et à l'alimenter en articles et documents.

Badge engineering, to be or not to be…
En question : La MG MONTEGO

Lors de notre dernière édition, nous avons abordé le dossier du badge engineering sous l'angle des MG qui n'ont jamais existé. En l'occurrence la MG/TR7. Nous reviendrons sur les MG virtuelles.

Mais Didier Lainé terminait l'article en citant une autre automobile qui à ses yeux aurait du avoir le bon goût de ne pas naître: La MG MONTEGO.

On touche avec elle un autre angle fort du badge engineering qui a coûté cher à la BMC. Il est nécessaire voir extrêmement urgent d'approfondir l'existence de cette mal aimée (de plus) .

La MONTEGO est la version 3 volumes de la célèbre (?) Maestro. La logique interne aurait voulu que les différences techniques entre le hatchback Maestro et la berline MONTEGO – produites dans les mêmes années - se limitent a un coffre proéminent. Il n'en fut rien.

Maestro

A défaut l'article s'arrêterait là, ou reprendrait les pages consacrées a la Maestro. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?

La BMC a essayé sans doute avec une volonté féroce d'y perdre de l'argent. La MG MONTEGO a connu – tout comme la Maestro - les blasons Austin et Rover, et la déclinaison MG a été produite entre 1984 et 1989, dans ses versions Efi et Turbo.

La MONTEGO est une auto à part entière. La plate forme de la coque n'est pas la même que celle de la Maestro.

Question motorisation, là où la maestro est équipée d'un 1600 « R series », la MONTEGO Efi profite du bloc 2 L « O série », et d'une boîte de vitesses à rapports courts (seule bonne surprise pour les essayeurs).Le « O série » était une évolution du bien connu moteur « B serie », qui aurait du apparaître dans une version vitaminée de la MGB si elle avait été produite après 1980. – inversement mettre un moteur de MONTEGO dans une B est possible ; mais chut je n'ai rien dit, et par pitié ne le faites pas, sous peine de faire disparaître les dernières MONTEGO survivantes.

Le moteur est doté de l'allumage électronique et de l'injection contrôlée par « ordinateur ». La MONTEGO est donc l'une des premières BMC de « l'ère électronique »

Si la MG Maestro et la MG MONTEGO avaient déjà pour le moins surpris la clientèle – une MG a toit dur dans le plus pur style « badge engineering » et sans connotation sportive -, la vraie bombe à retardement (pétard mouillé ?) fut l'arrivée en 1986 de la version Turbo de la MONTEGO.

Ainsi la MONTEGO et la plus petite Métro furent les deux premières MG de série à être équipées d'un turbo, la MONTEGO étant seule a proposer une vraie mécanique british fondée sur le bloc O série.

Qu'on le veuille ou non, cette voiture fut à cette période la MG la plus rapide de l'histoire de la marque (en attendant les exploits de la MG Rover Métro 6x4, que l'on ne peut qualifier ni de berline ni de voiture de série).
A ce titre la MONTEGO a droit a une mention dans notre histoire, et se doit d'être signalée, voire collectionnée si tant est que l'on en retrouve encore.
Qui plus est, elle annonce clairement la couleur des générations ROVER / MG des ZS/ZT des années 2000, véritables salons roulants 4 portes/4 places.

La MONTEGO qui relevait d'une philosophie assez proche de la R21 turbo, en look comme en technologie, n'apparaît pas dans les sorties club. Pourquoi ?

Réponse du candide de service : Laurent Bonfils notre assureur historique qui a récemment quitté Légende, notre sponsor pour créer Passion Assurance.

« Merci, de me tendre la perche sur cette question que personne ne se posera jamais, c'est pourquoi je vais tenter d'y répondre !

Tout d'abord bravo à la rédaction d'Heritage, d'aborder des sujets aussi peu "people" que les MG 1300, Farina, Maestro etc. En tant qu'ancien propriétaire (satisfait! si, si !) d'une Austin Métro, j'avoue avoir une tendresse toute particulière pour les mal aimées, toutes celles qui sombrent dans l'oubli après avoir loyalement servi.

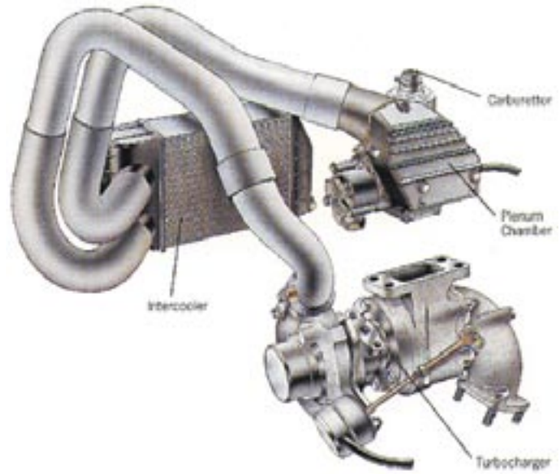
Ces « bangers » comme disent les anglais, qui n'entreront jamais dans le cœur des collectionneurs, et n'auront jamais droit à la première page de Rétroviseur, ni même probablement de Gazoline!

A vrai dire j'ignorai totalement l'existence de la MG MONTEGO en version Turbo et c'est donc un vrai vide dans ma culture automobile qui est comblé. A ranger sur le rayon « AMC Pacer ou Gremlin », « Ford Taunus » ou « VW 411 », autres grandes délaissées de l'histoire à qui je voue une tendresse particulière, bien difficile à expliquer!

Je me souviens donc « vaguement » (c'est bien le terme) avoir aperçu quelques MG Métro et Maestro circuler dans les années 80, avant de finir dans des terrains tout aussi…vagues.

Mais jamais de MONTEGO. A vrai dire, le seul souvenir qui me reste d'une MONTEGO (version Austin) est celui d'un break Diesel vert sapin métallisé, usé jusqu'à la corde par notre voisin agriculteur dans le Cantal.

Turbo



Je ne pense vraiment pas qu'il ait cherché autre chose qu'un engin mazouté pour remplacer sa fourgonnette Simca 1100 VF2 terrassée par la corrosion!

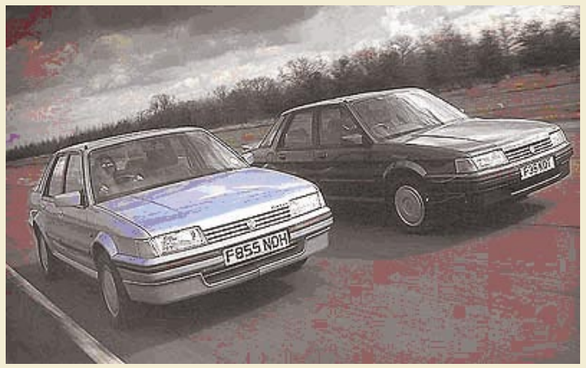
Plus sérieusement, s'il est facile aujourd'hui de plaisanter sur les déboires du groupe Rover et des MONTEGO, il est bien dommage que cette « non in-intéressante » berline - au moins sur le papier - ne soit pas davantage reconnue.

Tu faisais référence à la Renault 21 Turbo, qui ne fait plus fait sourire personne quand on la voit débarquer en force aux réunions des club Renault et même Alpine. Idem pour la Ford Sierra Cosworth, dont notre ami Didier Lainé a possédé un exemplaire, volé en mars 2002 (!!!) et remboursé rubis sur l'ongle par votre « assureur préféré ». Bravo au MG club d'être prêt à accueillir les MONTEGO pendant la traversée de leur purgatoire, provisoire (?)»

Alors effectivement penchons nous sur le sort des dernières MONTEGO survivantes « parce qu'elles le valent bien » comme dirait L'Oréal, - et qu'elles sont assurables …pas cher.

Laurent Bonfils

Portfolio



Two MG Montego Turbo's, more than a family saloon !

1988 MG Montego 2.0 EFi
La Montego a ét commercialisée en 1984 dans la version EFi, avec le moteur 'O' series développant 115 CV à 5500trs/mn, et un couple impressionnant de 134 lb ft à 3500trs/mn.

La Montego est appelée à devenir rapidement une voiture à la mode.
La version «au top» préparée par Motobuild abat le 0/100km/h en 5,48 secondes.

Fiche technique MG Montego 2000 EFi (1984-1987)

Moteur MG Montego 2000 EFi (1984-1987)

Type du moteur	4 cylindres en ligne
Energie	Essence
Disposition	Transversal avant
Alimentation	Injection électronique
Suralimentation	-
Distribution	Arbre à cames en tête
Nombre de soupapes	2 par cylindre
Alésage & Course	84.4 x 89.0 mm
Cylindrée	1994 cc
Compression	9.1
Puissance	117 chevaux à 5600 tr/min
Couple	18.5 mkg à 2800 tr/min

Transmission MG Montego 2000 EFi (1984-1987)

Boite de vitesse	5 rapports
Puissance fiscale	NC
Type	Traction
Antipatinage	Non
ESP	Non

Châssis MG Montego 2000 EFi (1984-1987)

Direction	Crémaillère
Suspensions Av	McPherson
Suspensions Ar	Essieu de torsion
Cx	0.35
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Tambours
ABS	Non
PneuAv	180/65 HR365
PneuAr	180/65 HR365

Dimensions MG Montego 2000 EFi (1984-1987)

Longueur	447 cm
Largeur	171 cm
Hauteur	142 cm
Coffre	521 litres
Poids	1030 kg

Performances et consommations MG Montego 2000 EFi (1984-1987) > non connues

Poids/Puissance	8.80 kg/cv
Vitesse max	185 km/h
Prix de base	plus dispo (- €)

Fiche technique MG Montego 2000 Turbo (1986-1989)

Moteur MG Montego 2000 Turbo (1986-1989)

Type du moteur	4 cylindres en ligne
Energie	Essence
Disposition	Transversal avant
Alimentation	Carburateur
Suralimentation	Turbo Garrett
Distribution	Arbre à cames en tête
Nombre de soupapes	2 par cylindre
Alésage & Course	84.5 x 89.0 mm
Cylindrée	1998 cc
Compression	8.5
Puissance	149 chevaux à 5000 tr/min
Couple	22.0 mkg à 3500 tr/min

Transmission MG Montego 2000 Turbo (1986-1989)

Boite de vitesse	5 rapports
Puissance fiscale	NC
Type	Traction
Antipatinage	Non
ESP	Non

Châssis MG Montego 2000 Turbo (1986-1989)

Direction	Crémaillère, assistée
Suspensions Av	McPherson
Suspensions Ar	Essieu de torsion
Cx	0.35
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Tambours
ABS	Non
PneuAv	190/65 VR365
PneuAr	190/65 VR365

Dimensions MG Montego 2000 Turbo (1986-1989)

Longueur	447 cm
Largeur	171 cm
Hauteur	142 cm
Coffre	521 litres
Poids	1110 kg

Performances et consommations MG Montego 2000 Turbo (1986-1989) > non connues

Poids/Puissance	7.44 kg/cv
Vitesse max	205 km/h
Prix de base	plus dispo (- €)

MG Corse 2008

du samedi 13 septembre au dimanche 20 septembre

Toulon, en ce samedi 13 septembre après-midi, s'anime sous le soleil.
Sur les parkings, autour du port, de plus en plus de MG attirent les yeux des passants. Aux terrasses des cafés le long du quai, les gens se congratulent.
Après un an de préparatifs, les 30 MG et le 4x4 de Michel attendent d'embarquer pour Bastia.
Le bateau ayant deux heures de retard, la nuit sera courte mais fatigués, nous nous endormons avant la haute mer, évitant ainsi de ressentir les effets d'une mer agitée.

Dimanche matin nous accostons à Bastia où Gilbert nous attend avec sa belle MGB. La météo menace ! Par petits groupes les MG attaquent la première étape : le Cap Corse. La pluie survient et seul dans la MGA, je ne peux mettre la capote :

c'est mon baptême, je suis noyé malgré l'aide de mon parapluie. Déjeuner magnifique à St Florent « au Petit Caporal ».Wanda et Pascal son mari nous rejoignent et nous indiquent, merci à eux, l'emplacement du parking gracieusement mis à notre disposition par la municipalité, merci à elle.

A 15 h nous reprenons la route direction Corte, centre de la Corse. Nous longeons le désert des Agriates. Hélas la météo capricieuse nous empêche d'en apprécier la beauté. Défilé des 30 MG sur le Cours Paoli à Corte, c'est la rue principale, pour remercier Gilbert qui en est résident.
On salue au passage la statue de Paoli, père de la constitution Corse qui a servi de modèle à la constitution américaine.
Encore 14 km et nous arrivons au Paesotel de Venaco, endroit merveilleux dans un cadre grandiose.
Pot d'accueil offert par la maison, apéro autour du bar où le barman nous raconte des histoires Corses, évidemment.
L'ambiance s'installe.

Lundi, nous stationnons les MG à Corte pour visiter la ville en petit train. Nous montons dans les ruelles étroites de la vieille ville, jusqu'à la citadelle où Cécile nous attend pour une visite guidée de la citadelle. Quel spectacle, Cécile est magique, drôle et surtout elle nous communique l'amour qu'elle a pour son île, pour sa ville. Je t'embrasse Cécile et te remercie pour ton show.

Le déjeuner commence par une très jolie route le long des gorges de la Restonica.

Arrêt obligatoire chez « César ».Tous ceux qui y sont allés y retournent, la charcuterie est divine, le site magnifique. La météo nous offre un soleil timide mais pas de pluie, hélas nous devons annuler les baptêmes de l'air, le plafond étant trop bas. Certains choisissent d'aller se promener dans la Restonica, d'autres de se perdre sur les petites routes de montagne autour de Corte ou de profiter de la piscine de l'hôtel.

Nous prenons l'apéro et le dîner à l'hôtel, où Pierre Druel nous présente la vidéo de son Rallye Paris Pékin en 2 CV.

Mardi, cap sur l'est de l'île. Le soleil est là. Nous rejoignons l'Etang de Diana, après 55 km de petites routes délicieuses, de traversées de villages accrochés à la montagne.
Nos MG sont aux anges, elles sont saluées par les habitants. Des cochons, des chèvres, des chevaux et naturellement des vaches partagent avec elles le code de la route.
Nous déjeunons, sur l'étang, qui produit des huitres et des moules dont nous apprécions
la qualité à table.

Retour à l'hôtel par le défilé de l'Inzeca et le défilé de Strette.Ca tourne, ça monte, un régal pour nos mécaniques. Après le dîner, deux musiciens corses animent notre soirée. L'ambiance prend alors toute son amplitude : nous dansons, nous chantons, nous nous mélangeons. Une fois de plus le MIRACLE MG agit sur le groupe. Etre MG'istes c'est un état d'esprit !

Mercredi, nous devons quitter à regrets ce lieu idyllique pour découvrir les Aiguilles de Bavella. Grandiose mais le monde présent ce jour là nous oblige à pique-niquer un peu plus bas. Nous sommes en avance sur le timing, alors grâce aux conseils de Misline (une future membre mi Corse - mi parisienne) nous partons nous baigner sur la plage de Cupallia : l'eau est à 23°.

Si vous allez un jour en Corse, faites absolument le trajet Propriano – Porticcio par la D157 et D155 au coucher du soleil. A chaque virage vous découvrez un nouveau panorama où le soleil, la mer et le ciel jouent avec vos yeux.

L'arrivée au Coralia fut un peu traumatisante : nous passions d'une petite structure hôtelière à un village vacances et il nous fallut 24 h pour accepter nos nouveaux logements. Heureusement jeudi pas de voiture. Le bateau nous attendait à Porticcio pour nous emmener découvrir la réserve de Scandola, un des trésors de la Corse. Il suffit de regarder les photos. Le midi, déjeuner à Girolata, petit port que l'on ne peut atteindre qu'en bateau ou à pieds. Le soleil est là et c'est si bon.

Vendredi c'est la plus longue étape : Porticcio Bonifacio. On ne peut pas venir en Corse sans voir ce petit port adorable creusé dans la falaise. Promenade en bateau pour les uns, à pieds dans la vieille ville pour les autres, régal pour les yeux pour tous. Déjeuner au bord de l'eau sous le soleil de la plage de La Tonnara. Le soir, pot d'adieu au Coralia où Christian Lissot nous raconte son rallye avec beaucoup d'humour.

Samedi matin, chacun est libre. Le marché d'Ajaccio, très coloré, très odorant accueille les personnes désireuses de ramener un peu de produits corses sur le continent. Pour ma part, un peu libéré, je m'allonge sur le sable chaud après un bain dans une mer chaude.
Voilà le rêve est terminé il faut reprendre le bateau et rentrer sur le continent sans avoir auparavant reçu un orage d'adieu sur le port. Pas de problème mécanique, que du rêve, de l'aventure et de l'amitié.

Avec deux équipages anglais,Ted et Sarah Bagnel, Roger et Carol Brooker, un équipage suisse, Erwin et Norion Inglin, un équipage néerlandais, Siert et Annie Graler, et un équipage belge, Michèle et Charles Deguen, notre rallye était international. Merci à vous d'avoir fait confiance au MGCF et de nous avoir apporté la richesse de vos personnalités.

Je n'oublie pas les participants français, mais la liste est trop longue pour vous citer tous. Vous m'avez donné beaucoup de joie durant cette semaine.

Merci à tous !

Vincent Dransart

Commentaires mécaniques sur « MG Corse 2008 »

Bravo pour la préparation des voitures car il n'y a pas eu de gros soucis mécaniques en Corse à part une surchauffe de la MGB de Bernard Joubert due à un réglage de pont arrière trop serré. Mais la voiture est revenue par ses propres moyens et Bernard a préféré la mettre sur le plateau pour remonter jusque chez lui. A ce sujet grand merci à Benoît et Danielle Herpin pour le prêt de leur plateau si pratique et merci à Michel Crete pour son légendaire Land.

Les seules pannes enregistrées sont :

• panne de démarreur réparée avec un coup de W40 sur le nez

Panne de démarreur

• panne d'essence : si vous avez à bord d'une autre MG de l'essence et une bouteille, vous débranchez la durite d'arrivée d'essence au carbu, la plongez dans la bouteille et branchez le contact. La pompe SU électrique va remplir votre bouteille d'essence et vous n'avez plus qu'à dépanner la voiture en manque. **MAIS ATTENTION**, il ne faut pas le faire tout seul, il faut une personne qui tient la bouteille et une personne au contact car l'essence est très dangereuse surtout sur un moteur chaud.
• une grosse crevaison due à un énorme morceau de bois. Nos amis Corse ont fait une très belle réparation du pneu qui a permis à Jean Pascarel de continuer sa route.
• des roues à rayons desserrés :nous avions une clé à rayons et Pierre Paillas a passé une partie de sa soirée à resserrer les rayons de sa MGB sans les casser
• panne de commande d'embrayage :le fait de remettre du liquide a solutionné le problème.

Voilà, sur le plan mécanique on s'est un peu embêté sur ce rallye !

Pour ceux qui aiment rouler, j'aimerais ajouter ceci : ma Gazelle, nom donné à ma MGA par Jean-Jacques Athias est remontée de Toulon au Touquet en 12 h soit 1200 Km.

« La Gazelle »

Je n'ai pas dépassé les 4500 tours, la température de l'eau est resté à 95° et la pression d'huile à 6. Consommation d'essence 9litres et d'huile 1,5 litre pour tout le Rallye (3500 km).

Il est à noter que j'avais ajouté sous le capot avant le feutre qui permet d'étanchéifier le compartiment moteur et empêche l'air de ne pas passer par le radiateur. Ce feutre est indispensable si on veut rouler au dessus de 100 Km sur les autoroutes.

Vincent Dransart

Région Nord Pas de Calais

Dimanche 25 janvier 2009, Bondues, « l'Escale des Flandres » c'est le restaurant retenu pour partager, entre membres du Nord - Pas de Calais, notre premier déjeuner 2009.
J'avais envoyé par mail, le choix des menus et comme d'habitude les mémoires ont fauté, mais cette année j'avais imprimé les volontés de chacun.
Nous étions 11 membres, comme l'année dernière et l'ambiance s'est installée au fil du repas. Bienvenue à M. et Mme Georges, nouveaux membres en MG TF, à la recherche d'une MGA rouge. Bonne Année à tous.

Vincent Dransart

Arbres de Roue et Freins arrières : Faites-le vous-même !

Modifier son auto reste une question fondamentale.
Au-delà du problème de droit en regard de votre assureur et de la Loi, il y a des cas où il convient de jeter une attention très particulière comme à la fixation des arbres de roues arrières sur les MG T ABC, car parfois, la modification n'est qu'un retour aux sources, une remise en configuration originale avec juste deux bagues et deux joints à lèvres qui feront toute la différence..

Il est toujours facile de s'imaginer ne pas savoir, alors que les prédécesseurs, ces « grands anciens » sont supposés avoir su … et donc avoir « forcément bien fait ».

Mais, comme le rappelle Michael Scherrel dans « TC for ever », il fut un temps où la TC comme la TA et TB furent des autos de sport d'occasion entre les mains d'une population désargentée, du moins pas en état de s'acheter le dernier modèle à la page. (Tous les modèles MG qui ont succédé à la TC, forcément)
Les T ABC n'étaient pas encore des « autos de collection » et pour lesquelles, les pièces vinrent à manquer et sans le concours opportun, pour leur sauvegarde de grand manufacturiers, notamment sur le marché américain, beaucoup n'existeraient plus.

Cependant même chez ces grands manufacturiers, la recherche de la solution à moindre coût a entraîné à quelques erreurs, ou distorsions avec l'original.
Un exemple flagrant : en reprenant les dessins d'usine, le boulon qui fixe les arbres de roues arrières est hexagonal. Or sur le catalogue du grand manufacturier je ne trouve qu'un boulon « à frapper » à l'aide d'un chasse axe pour le serrer, le même boulon que sur les séries J et P.

Qu'est ce que cela veut dire ?

En questionnant les spécialistes anglais, cette différence est notoire, cependant le boulon d'origine était le seul de cette taille à être produit, et il était très difficile de trouver à l'époque la clé qui s'adaptait. Que dire aujourd'hui ? Historiquement, il a paru plus logique de fixer le « boulon » de la P, et aussi plus économique.

Ce faisant, les arbres des T avaient besoin d'un couple de serrage plus important que sur les P. Un mauvais serrage a impliqué un jeu de fonctionnement de l'arbre, fuite d'huile du pont dans les freins, casse d'arbres et toutes sortes de soucis qui font partie des défauts majeurs des T ABC.

Aujourd'hui, les spécialistes anglais fournissent des écrous hexagonaux utilisant une douille de 50 (ben oui, du métrique... car la pénurie en outillage et la nécessité de fabriquer, de nouveau, l'outillage d'origine en série ne se justifierait pas économiquement…). A ces écrous, ils rajoutent un joint à doubles lèvres et fournissent deux « manchons » métalliques à coller sur l'arbre de chaque roue, de façon à ce que l'huile n'envahisse plus les tambours de freins arrière. Rappelons que ceux-ci comptent environ pour 30 % dans le freinage d'une auto, donc, la mise en place de ce kit « miracle » doit permettre de mieux fixer les trains arrières et donc d'assurer un guidage parfait des roues arrières, tout en améliorant de 30% les capacités de freinage de votre auto.

Voici en photos, le déroulé des opérations : « Comment j'ai monté le kit fourni par Peter Edney. »

Début de l'opération, on travaillera sur chandelle dans un lieu suffisamment large pour sortir l'arbre de roue de l'auto (sortez l'auto de votre boxe, si celui-ci est trop étroit…). Le cric sera placé sous la fixation du train arrière et la chandelle en bout de châssis.

Desserrez le papillon de roue, roue au sol en n'oubliant pas le sens différent entre le coté gauche et le coté droit de l'auto. On se sert de la partie « cuir » du maillet et non de la partie laiton. Pensez à protéger le sol, vous risquez de retrouver de l'huile dans le papillon de roue (dans les anciens moyeux le graisseur laissait filer l'huile et les mécanos mettaient un chiffon sec dans le papillon de manière à absorber l'huile de pont…Efficacité limitée à la capacité d'absorption du chiffon).

Voici à quoi ressemble votre tambour de frein une fois la roue déposée. Comme vous pouvez le constater, l'arbre de roue est récent… il avait cassé auparavant.

Exemple typique d'une roue repeinte par les fuites d'huile du pont arrière. Rajoutez une petite fuite à l'échappement entre le silencieux et le troisième bout de tuyaux, (celle qui fait un si joli son) et voici un « noir de guerre » plus vrai que nature.

Desserrez les deux vis qui centralisent le tambour, ainsi que les boulons et ôtez le tambour. Il est possible de chauffer les vis ou boulons si ceux-ci sont grippés, sinon un bon tournevis à frapper pour les vis…
Et voici le spectacle, c'est tout plein d'huile, sur la frette du tambour, sur les garnitures… L'occasion de procéder à un examen des freins.

A ce stade, il faut d'abord sortir l'arbre de roue et le « hub », le moyeu qui reste fixé sur l'arbre. Le génie et la simplicité mécanique font qu'il n'est pas nécessaire d'avoir un arrache moyeux.

En refixant le papillon de roue, et en tapant avec la partie cuir… (Certains comprendront pourquoi d'autres rigolent quand ils voient les beaux « démontes papillons de roues en bois » vendus à prix d'ami…)

Le moyeu et l'arbre doivent venir touts seuls Attention l'huile de pont bien épaisse va couler par terre…
Eviter de procéder à cette opération sur le tapis du salon…
On aperçoit le boulon de P devant le joint anti-rotation, lui-même devant le roulement de roue.
Nettoyons l'arbre de roue de l'huile avant de lui appliquer un produit dégraissant du commerce. Prenez en un de préférence économique et écologique, et bannissez le « trichlo » ou l'essence de l'auto. Vous y gagnerez en résultat et… en longévité de vie du mécano, ces deux produits étant extrêmement cancérigènes. Pour ma part j'utilise et je fais confiance aux produits de mon ami Laurent Dutoya (Motor Dream). Efficaces et très économiques !

Mon arbre de roue neuf enchâssé à la presse dix tonnes, trois mille kilomètres plus tôt, sort avec deux doigts du moyeu, il a cassé en biseau… Arbre et moyeu sont bons pour le musée des horreurs. (Je sentais bien un petit clac au démarrage…
La fracture en biseau est rarissime et résulte d'un autre phénomène extérieur aux qualités intrinsèques de l'auto. On en reparlera…)

Je prends donc l'arbre de secours déjà enchâssé dans son moyeu.

On n'a pas toujours une presse dix tonnes au bord de la route pour effectuer la réparation, donc commandez toujours vos arbres de roue avec moyeu enchâssé chez votre fournisseur et ayez en un pour le coté gauche et un pour le coté droit… Collez à l'avance les bagues d'étanchéité…
(Oui, je sais, avec la clef de 50 « spécial camion » et les deux arbres et deux moyeux, cela prend de la place et fais du poids… Mais quand vous tournez sur circuit, vous laissez tout cela au paddock et tout de suite l'auto va plus vite…).

Et voici le résultat final, avec une clef dynamométrique, il est possible de serrer sans foirer….

Le nouvel arbre de roue et le moyeu pendant ce temps là séchaient dans leur coin. Rappelons qu'il ne faut surtout pas chauffer ni souder les arbres de roues avec les moyeux, la technique de la colle (fournie dans le kit) est donc très bonne mais aussi l'unique solution.

Il ne reste plus qu'à enfiler l'arbre dans son logement.

Voici les boulons, celui pour le coté gauche est marqué et contient en son centre la bague d'étanchéité. Au premier plan le boulon de P. Dans le cas présent, le boulon s'est desserré avec les doigts, alors que j'avais frappé « comme un sourd », au marteau et chasse axe, 3000 km plus tôt…

La mise en place du nouveau boulon se fait à l'aide de la clef de 50 précitée après avoir introduit un nouveau joint anti-rotation. (Le roulement a été changé et enchâssé à la presse 3000 km plus tôt, de même que la bague en laiton avec une patte d'araignée. Aucune usure n'a été relevée)

Et voici le résultat, « l'arpète » a dégraissé le tambour et les mâchoires de freins. Les garnitures n'ont pas encore été changées…Leur épaisseur ne le nécessite pas, mais leur imprégnation en huile de pont : si !… Cependant, je veux tester le freinage et l'étanchéité du dispositif avant de les changer.

Tambour de roue remonté, ne pas oublier de graisser les cannelures et filetage du moyeu avec la graisse préconisée par le manuel d'atelier. (Et pas une autre, toutes les graisses n'ont pas le même usage…)

Après l'avoir nettoyée, remonter la roue, elle servira de témoin pour constater les fuites d'huiles…

Roue reposée au sol, ne pas oublier de resserrer le papillon de roue. L'auto est prête sur un côté. J'avoue avoir cédé à la tentation et suis allé tester le dispositif en place sur une seule roue. Résultat : en ligne droite sur un beau freinage d'urgence, l'auto a freiné bien « en travers, » trois freins mordaient et pas le quatrième… L'autre côté a donc suivi... et subi le même retour en conformité. Et il me semble que les écoulements d'huile sont absents.

Compte tenu que l'auto est immobilisée pour d'autres travaux, je n'ai pas eu le loisir de tester plus avant le freinage, ni d'entreprendre l'échange des garnitures de freins arrières, j'ai juste eu le loisir de conduire l'auto chez le carrossier…et d'attendre.
Je ne désespère pas de vous donner bientôt le résultat en image de ces travaux, et d'autres petites améliorations, comme le passage au sans plomb, la mise en place d'un pot inox, la mise en place d'un joint d'étanchéité de nez de pont, toutes opérations que l'amateur peut réaliser chez lui, en prenant son temps, pour mieux connaître et apprécier son auto…Une façon comme une autre d'occuper ces longs week-ends de la saison froide…si votre garage ou votre salon est chauffé…

Xavier Bouchenot

Un grand trip en Angleterre à la recherche de pièces…

Mettez ensemble Patrice Péret avec sa MBG GT et une boîte de vitesses malade, et Christian Lissot, à la recherche de pièces pour monter un proto MGA… Et vous obtenez deux fêlés, partis pour un grand trip de 5 jours aux 4 coins de l'Angleterre.
Lisez la suite et vous constaterez que çà n'était pas pour rien !!!

Le 2 janvier 2009 : Paris – Swansea – Manchester – 1100 km
Rendez-vous est donné à 3h30 à la barrière de péage sur l'autoroute A1. La nuit a été courte mais la motivation est là : direction l'Angleterre.
Nous sommes tous les deux à l'heure, Christian avec sa remorque et moi avec ma B GT qui doit remonter en Angleterre pour solutionner mon problème de boîte de vitesses : un synchro neuf de 3ème rapport qui craque. On ne perd pas de temps nous devons être à Calais à 6:30 pour attraper le ferry vers Douvres. La B roule à 120 sur l'autoroute sans fatigue et nous arrivons sans encombre au ferry de Calais. Il est vrai qu'à cette heure matinale, un 2 janvier, il n'y a personne !!!
On profite de la traversée pour prendre notre premier « english breakfast » qui nous permettra de tenir une bonne partie de la journée.
Une heure et demi plus tard nous voilà en Angleterre direction notre 1er rendez-vous : Swansea au Pays de Galles à quelques 430 kms de là. Il s'agit de récupérer les premiers achats de Christian.
Ce sont un châssis et une coque de MGA coupé, achetés sur Ebay. Pour quelques £ de plus on « dévalise » le vendeur de tout un tas de pièces : des ailes, capots, compteurs… dommage pour le pont arrière qui a refusé de rentrer dans le coffre !!!

C'est notre 1er arrêt, la remorque et le coffre de la 406 sont déjà bien remplis. Le vendeur nous informe que la neige est annoncée pour la fin d'après midi, çà se corse !!!
Il ne faut donc pas traîner car nous ne sommes pas encore arrivés à Manchester, notre étape du soir. C'est là qu'habite Carl, le beau père de Christian qui aura la gentillesse de nous héberger et de prendre soin de nous durant ces 5 jours (délicieux « english breakfasts » ou « diner » quand on arrive tard le soir).
Direction Birmingham (250 kms) pour acheter, devinez quoi ? 5 hard tops de MGA commandés directement chez le fabricant. Outre l'achat des hard tops, Christian a négocié avec lui qu'il nous garde la remorque avec son chargement jusqu'à notre retour en France. Evidemment nous discutons de… MG dans une bonne odeur de résine polyester et le temps défile. wll faut maintenant se dépêcher pour ne pas arriver trop tardivement à Manchester. Après 1100 kms pour cette 1ère journée nous y sommes, sans problème, sans neige et la boîte de la B qui tient toujours. Un petit dîner (thank's Carl) et dodo (on n'a pas besoin de berceuse).

Le 3 janvier : Manchester – Leeds – Scarborough – Manchester : 400 km
Les prévisions météo sont toujours aussi mauvaises pour monter vers le Nord en direction de Leeds. Nous partons vers les 10h pour le 1er arrêt de la journée : direction Bob West, grand spécialiste de la MGA, qui va devoir démonter ma boîte de vitesses afin de la réparer. C'est à moins de 100 kms de Manchester ; sur l'autoroute je vois un panneau « vérifiez votre niveau d'essence » : ils sont rigolos ces anglais. Et là petite frayeur je constate que je n'ai plus d'essence !!!
J'arriverais à la pompe avec un petit litre dans le réservoir.
On laisse la voiture chez Bob, on discute de… MG et surtout d'une superbe MGA coupé de course : un vrai coup de cœur, je rentrerai bien avec.

Après avoir pris rendez-vous pour le samedi matin nous partons (encore) plus au nord, direction Scarborough. C'est une station de vacances au bord de mer où il fait toujours froid, parait-il. Devinez quoi : Christian a des pièces à récupérer !!!
En chemin nous faisons une halte à Driffield pour nous restaurer dans un pub. L'accent des gens du nord de l'Angleterre est…particulier (en clair on ne comprend pas !!).

Les prévisions météos s'avèrent exactes, il fait très froid, il y a de la neige et nous dépassons deux voitures dans le fossé, je suis bien content de ne pas être en B… Notre vendeur vient nous chercher pour aller directement à ses hangars.

Une sorte de casse dans laquelle on trouve quasiment tout pour nos MG A, B, Midget, ou même Frogeye.
Une vraie caverne d'Ali Baba : des châssis, des moteurs, des boîtes de vitesses, des portes, des ailes,… il n'y a qu'à demander ; je trouve même mes compas de hayon pour la B (introuvables !). On continue à charger la voiture de Christian, le coffre, la banquette arrière. La prochaine fois il faudra un camion.

Evidemment on discute… MG et maintenant il fait nuit et Manchester est à plus de 200 kms. On va encore arriver tard et Carl nous attend pour dîner.

Le 4 janvier : Manchester – Birmingham – Manchester : 500 km
Une pause s'annonce après ces 2 deux premiers jours.
Toujours des pièces de MG à acheter mais cette fois-ci on fait dans le 'moderne' il s'agit d'aller chez Clive Weathley, le spécialiste des pièces pour MGB V8 et RV8. Accueil sympa (évidemment) mais le monsieur est difficile en affaire (peut être que V8 dit plus d'argent). Il a entre autre une RV8 qui lui sert de démo sur laquelle il a monté un échappement inox double sortie : waouh ! Une vraie symphonie !!
Là Christian a vraiment du mal à charger les dernières pièces dont un échappement spécial pour sa RV8.

Après midi libre. Sur le chemin du retour à Manchester on en profite pour visiter un musée de la RAF (Spitfire, Hurricane etc.). Superbe…
Ce soir c'est soirée pub avec la belle famille de Christian. Quelle ambiance : c'est l'immersion totale.

Le 5 janvier : Manchester – Leeds – Manchester : 200 km
La BGT est prête ; il faut aller la rechercher, direction la région de Leeds mais auparavant on s'arrête chez MOSS Manchester pour acheter quelques pièces… neuves cette fois !!!
Arrivés chez Bob on en profite pour faire une petite visite de ses installations en sa compagnie et là : surprise !

Il y a une rareté qui nous fait parler d'elle presque une heure, des photos et encore des photos. Mais qu'est-ce que c'est ?

EX185, LA première MGA de compétition, la seule qui ait survécu, et venue du Canada pour une restauration complète.
Je récupère ma B avec sa boîte réparée plus quelques détails, car Bob a profité que la voiture soit sur le pont pour tout vérifier.
Retour sur Manchester.
Soirée d'adieu typiquement anglaise avec toute la belle famille de Christian : Pub puis restaurant Indien, Pub.
Seul Malc, le beau frère de Christian, manque à l'appel : un vrai supporter de Manchester se doit de suivre son équipe surtout quand le match se déroule à Liverpool.

Le 6 janvier : Manchester – Londres - Paris : 900 km
Il faut déjà rentrer en France. Une très grosse journée s'annonce. Nous devons récupérer la remorque à Birmingham, avec le châssis, la coque, les hard tops. Il nous faut arriver avant 17:30 à Douvres mais nous devons faire un ultime arrêt près de Londres…car la voiture de Christian n'est pas assez chargée !! On récupère 2 ailes arrière de MGA. Evidemment, le vendeur est sympa et lance la discussion sur… sa MG, mais cette fois ci on n'a plus le temps il faut attraper le ferry et ce n'est pas gagné d'avance. D'autant qu'avec un tel chargement on va attirer la curiosité de nos amis douaniers.

Arrivés à l'embarquement, je me tiens collé derrière Christian, mais c'est à moi que le douanier fait signe de s'arrêter…et laisse passer Christian avec tout son chargement !!!
Heureusement après quelques questions je peux repartir et me retrouve dans la file …mais trop tard pour le ferry que Christian a pu attraper. On discute avec le personnel d'embarquement qui, coup de chance, nous autorise à embarquer ensemble.

Nous arriverons chez nous vers minuit, après un périple de **3100 kms,** après avoir rencontré des gens passionnés de voitures anciennes et de MG, un accueil super de Carl et de sa famille avec accessoirement quelques pièces pour moi, et pour Christian de quoi construire ou restaurer quelques MG !!!
L'année 2009 a très bien commencé.

Patrice Péret

MG en Syrie

Les portes de l'Orient se sont ouvertes pour 2 MGA accompagnées de 46 autres véhicules d'Epoque : Bentley, Bugatti, Citroën, Delage, Delahaye, Hotchkiss etc... afin que nous puissions découvrir le berceau de notre civilisation. Après 3 semaines sur l'eau pour nos voitures et 4 heures 30 dans les airs, pour nous, nous arrivons à Damas, capitale de la Syrie, pour effectuer ce merveilleux périple organisé par notre président et ami, Claude Delagneau.

1ère étape, nous prenons le car pour nous rendre à Lattaquié afin de récupérer nos voitures.

La 2ème étape nous conduit jusqu'à Idleb, où après la visite du château de Saladin et l'ascension d'un col de 1340 m avec une vue superbe sur l'Oronte, nous arrivons à Apamé avec ses grandes colonnades s'étendant sur presque 2 kms, ses vestiges très bien conservés, nous visitons le musée des Mosaïques puis direction Adleb pour un repos bien mérité.

La 3ème étape nous conduit à Alep, après la visite du sanctuaire de Saint Siméon, nous rentrons dans Alep escortés par la police locale, ce qui nous permet de circuler en « toute sécurité ». L'après midi est consacrée à la visite de la Citadelle et de la Grande Mosquée puis un petit tour dans les souks pour l'achat de « savons ». La soirée se déroule au célèbre restaurant « SISSI ».

La 4ème étape nous conduit à Hama, après la visite de la ville morte de Sergilla, nous découvrons les « Norias » de Hama.

La 5ème étape nous conduit à Palmyre, après un passage sur le site Ibn Wardan et la traversée du Désert. Nous atteignons la Citadelle pour admirer un superbe coucher de soleil et tout en prenant l'apéritif, nous admirons la vue inoubliable sur la vallée des Tombeaux et la Grande Colonnade.

La 6ème étape nous offre une deuxième journée à Palmyre pour la visite du Théâtre Romain, de l'Arc de Triomphe, de la Grande Colonnade, du Tétraphile, du musée régional, etc... puis la soirée se termine sous une tente Bédoine, tous habillés de blanc.

La 7ème étape nous conduit à Damas, après un arrêt à « Bagdad Café », nous arrivons à Maaloula, où la langue officielle est encore l'Araméen, nous visitons le couvent Saint Serge. Nous reprenons la route a travers le désert (paysages superbes) en direction de Damas ou l'arrivée de nuit et en ville fut un peu délicate... (non prévue au programme).

Le 8ème étape est consacrée à la visite de Damas, Mosquée des Omeyades, Palais Azem, Tombeau de Saladin, Chapelle Saint Anani et bien sur les souks Hamidiye.

La 9ème étape nous conduit à Meshtayed en passant par le Crac des Chevaliers, forteresse de trois hectares dans laquelle Richard Coeur de Lion réunissait les chevaliers autour de la célèbre « table ronde ».

La 10ème et dernière étape nous conduit à Lattaquié pour l'empotage des véhicules, retour en car après un repas sur la plage, en direction de Damas pour la soirée de Gala.
Le lendemain, il nous faut reprendre l'avion direction Paris, avec une certaine nostalgie.

Ce fut un rallye exceptionnel qui nous laissera, à tous, un souvenir inoubliable et qui nous permit de découvrir des sites fabuleux remplis d'Histoire et aussi de traverser des villages typiques, à l'opposé de notre société de consommation…

Nous remercions encore Claude Delagneau et son équipe, pour nous avoir donné la possibilité de faire ce fabuleux voyage.

Jocelyne Denis

Calendrier début 2009

7 et 8 mars	Salon de Reims : stand MGCF 22ème édition des Belles Champenoises d'Epoque… Contact : Michel GAUTIER 06 30 34 11 54 mcs-g@wanadoo.fr
22 mars	Salon d'Arras : stand MGCF Contact : Vincent DRANSART 03 21 95 93 24 vincent.dransart@mgclubdefrance.com
20 au 22 mars	Salon Avignon Motor Festival : stand MGCF Contact : Jean-Paul HAUTAIN-NELIS 06 12 06 43 12 ou 04 90 40 67 35 mg.deon@orange.fr
28 et 29 mars	Région Aquitaine : rallye de l'Assemblée Générale Plus d'informations sur le site www.mgclubdefrance.com Contact : Francis BOUYSSOU 06 81 30 92 63 minibouy@wanadoo.fr
1er au 3 mai	Registre MG C : «entre Gironde et Seudre» Visite Brouage, L'île Madame, L'île d'Oléron, les bords de la gironde, etc. Contact : Jean-René CRÉTÉ 06 09 72 03 62 jr.crete@mgclubdefrance.com
1er et 2 mai	Région Bourgogne : Classic Days - 2ème édition de ce rendez-vous de la voiture ancienne à Magny Cours. Rallye touristique le vendredi après-midi, parades sur le circuit F1 Contact : Christian LISSOT 06 07 18 59 12 christian.lissot@mgclubdefrance.com
1er au 3 mai	Région Pays de Loire : route de l'huître en Vendée Contact : Joël FLEURY 06 09 66 53 35 joel.fleury@mgclubdefrance.com
8 au 10 mai	Région Nord Pas de Calais : 6ème rallye du Nord Pas de Calais Rendez vous à Calais le vendredi 8 mai au soir pour y revenir le dimanche 3 en fin d'après-midi ! Dans l'intervalle, Douvres, Canterbury et visite du Kent… Contact : Vincent DRANSART 03 21 95 93 24 vincent.dransart@mgclubdefrance.com
8 au 10 mai	Région PACA : rallye dans le Vaucluse et la Drôme Provençale Contact : Jean-Paul HAUTAIN-NELIS 06 12 06 43 12 ou 04 90 40 67 35 mg.deon@orange.fr
21 au 24 mai	Région Pays de Loire : Florallye - 1er rallye féminin du MGCF Contact : Nadine SANTINI 02 51 73 01 65 bretagne@mgclubdefrance.com
21 au 23 mai	Région Rhône Alpes : Escapade autour du Mont Blanc Itinéraire de 800 km : 11 cols, quelques 20.000 m de dénivelés… Limité à 20 voitures Contact : Georges VUILLEMIN 04 50 42 41 86 gvuillemin1@aliceadsl.fr
10 au 14 juin	International : MG Event à Geiranger Norway en Norvège Détails de la manifestation sur le site www.nmgk.no INSCRIPTIONS CLOSES Contact : Nadine SANTINI 02 51 73 01 65 bretagne@mgclubdefrance.com
20 et 21 juin	Rallye en Anjou : sur les pas des Rois Plantagenets (départ de Montreuil Bellay) Circuit sur les pas de Richard Coeur de Lion et Aliénor d'Aquitaine… Contacts : Wanda HANNECART-WEYTH wanda.hannecart-weyth@noos.fr et Alain GOURJAULT alain.gourjault@orange.fr
28 juin	Région Auvergne : 2ème rallye « au pays des vaches rouges » Contact : Claude FAROUX 04 73 81 03 81 ou 06 07 22 56 24 faroux63150@orange.fr et mfaroux@nat.fr
28 juin au 3 juillet	Le Roc MG Tour : de Millau en Aveyron à Roc'Amadour dans le Lot. Contact : Francis BOUYSSOU 06 81 30 92 63 minibouy@wanadoo.fr
11 au 13 juillet	Registres avant-guerre et séries TA, TB, TC : Chablis Contacts : Vincent DRANSART 03 21 95 93 24 vincent.dransart@mgclubdefrance.com et Joël FLEURY 06 09 66 53 35 joel.fleury@mgclubdefrance.com
5 et 6 septembre	Rallye Interclub avec l'amicale Spridget : sortie en Berry et en Touraine Contact : Jean-René CRÉTÉ 06 09 72 03 62 jr.crete@mgclubdefrance.com
12 et 13 septembre	Région Bourgogne : rallye des vendanges Contact : Gilles COTY 06 71 95 37 03 cotyfamily@wanadoo.fr
19 septembre	Région Ile de France : journée européenne du patrimoine sur le circuit de Linas – Montlhéry Contact : Marie-Hélène BERGEL 06 81 42 81 94 mh.bergel@mgclubdefrance.com Il reste une petite dizaine de places

Consultez les programmes détaillés sur le site **www.mgclubdefrance.com** (onglet Calendrier) et contactez très vite les organisateurs des activités auxquelles vous souhaitez participer

[NDLR] les membres du club ne peuvent bénéficier des tarifs annoncés que si ils sont à jour de leur cotisation 2009

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	Francis Bouyssou	33550 HAUX minibouy@wanadoo.fr	05 56 23 03 37 06 81 30 92 63
Auvergne	03 15 43 63	Claude Faroux	63000 La Bourboule faroux63150@orange.fr	04 73 81 03 81 06 07 22 56 24
Bourgogne	21 58 71 89	Gilles Coty	89000 Auxerre cotyfamily@wanadoo.fr	06 71 95 37 03
Bretagne	22 29 35 56 44	Nadine Santini	44350 Guérande jpasantini@gmail.com	02 51 73 01 65
Centre Val de Loire	18 28 36 37 41 45	Jean René Crété	37210 Rochecorbon jr.crete@mgclubdefrance.com	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		
Ile de France Nord	75 93 95 92	Fabien Robert	95590 Presles frobert@magic.fr	06 14 10 22 48
Ile 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	Roger Bardelot	30250 Aujargues annieghirardi@orange.fr	01 42 77 33 10
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 Lacène et Marie-Hélène Landrevie Francis Pradayrol	31240 St Jean mh.landrevie@orange.fr 81370 Saint Sulpice francispradayrol@orange.fr	05 63 33 23 43 05 63 33 08 68
Nord Pas de Calais	59 62	Vincent Dransart	62560 Fauquembergues vincent.dransart@mgclubdefrance.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 Gilbert Cerutti	84100 Uchaux mg.deon@orange.fr 20250 Corte scarava@aol.com	04 90 40 67 35 06 12 99 82 68
Pays de Loire	44* 49 53 72 85	Joël Fleury Jean-Jacques Athias	85160 St. Jean de Monts joel.fleury@mgclubdefrance.com 72000 Le Mans jeanjacques.athias@wanadoo.fr	02 28 11 02 08 06 09 66 53 35 02 43 28 97 79 06 65 01 25 30
Picardie	02 60 80	Eric Francolin	60290 Laigneville picardie@mgclubdefrance.com	06 22 95 77 24
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 73 74 Alpes et Pays de Gex 07 26 38 42 69	Georges Vuillemin Jocelyne Denis	01170 Crozet gvuillemin1@aliceadsl.fr 42400 St Chamond d.jocelyne@orange.fr	04 50 42 41 86 06 09 41 51 83

RHÔNE ALPES

Salon Epoqu'Auto de Lyon 7, 8 et 9 novembre 2008

L'édition 2008 s'est bien déroulée. Nous sommes habitués à l'organisation du stand sur le site d'Eurexpo dans la banlieue de Lyon.

En effet, nous sommes largement rodés à la centralisation parisienne du club avec nos aménagements locaux.

• Le matériel de stand est conservé d'une année sur l'autre : table, chaises, armoire, stockés depuis l'année dernière.
Sauf en ce qui concerne la moquette qui nous est donnée très gentiment par le directeur de la foire de St Etienne :

il nous avait demandé cette année d'exposer 4 voitures dans le cadre
de la biennale du Design du week-end du 15
et 16 novembre et nous n'avons pu le satisfaire.

• Le Montagnieu traditionnel maintenant était là avec du jus de fruit et de l'expresso.
La boutique nouvelle formule, tenue par Nadine Santini, que je remercie de sa convivialité a eu un succès bien meilleur que les années passées : la touche féminine quant à la présentation s'en est ressentie.

Une MGA coupé était exposée : ce n'est pas la ligne du roadster mais cela surprend le visiteur.

Le samedi, nous avons eu l'honneur et le plaisir de recevoir notre président, Philippe Aubry.

Merci à Georges Vuillemin, Benoît et Danièle Herpin, Jocelyne Denis, Bernard Tetu, Serge Rozand, André Charreyron pour le montage, démontage et la tenue du stand.

Une pensée pour Gérard Ogliengo empêché au dernier moment par des raisons de santé familiale.

Nos membres ont de telles relations que souvent le Montagnieu a coulé pour les visites notamment de Claude Delagneau, président de la FFVE qui apprécie le stand MG.

Alain Grimand

BRETAGNE

Petit sortie improvisée ou la magie de Lohéac

De quoi croyez vous qu'ils parlent ?

Moins 3 degrés, le dimanche 14 décembre mais un soleil magnifique alors quelques MG ont pris la route pour Lohéac
en Ille et Vilaine. Petite cité de caractère entièrement dédiée à la voiture, la magie opère, initiée par un homme Michel Hommel.
Ce petit village est devenu grâce à lui et quelques passionnés le temple de la voiture, manoir de l'automobile, circuit, kart, auto brocante en octobre, cours de pilotage, ateliers de maintenance… Curieusement ce sont les femmes qui tiennent tous les commerces comme pour laisser aux hommes le libre cours à leur passion de la voiture, la magie opère jusque dans ces belles demeures du 16ème siècle où nous avons été reçus autour d'un bon repas, belle cave, quelques notes de piano, il se passe quelque chose dès que nous franchissons la porte de Béatrice !
C'était une belle journée et il se pourrait bien que cela devienne rapidement le quartier général de la région MGCF Bretagne, avis aux amateurs ils seront séduits.

Nadine Santini

PICARDIE

MGB V8 Costello

À l'initiative de Stéphane Vanoverschelde les Costello de France se sont retrouvées à Eu en Seine Maritime.
Ken Costello pilote de course Britannique a construit de 1969 à 1972, 200 voitures (170 roadster et 30 coupés) dérivés de la MG B, ces voitures équipées d'un Moteur V8 de provenance américaine équipa les premiers Range Rover 3,5 l…

Sa puissance de 150 cv emmène la voiture à 200 km/h. Le moteur tout en aluminium permet un équilibrage des masses parfait d'où une excellente tenue de route.

Les propriétaires de ces voitures sont invités à se faire connaître auprès du MG Club de France.

Jean-Louis Beaurin

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 000e
- 1 000 factures par mois
- Certainement le plus gros stock disponible en France
- Livraison hebdomadaire GB/Levallois
- DES PRIX, DES REMISES CLUB (jusqu'à -20 %)

PARCE QUE VOUS LE VALEZ BIEN CHER COLLECTIONNEUR !
NB : nous sommes Français !

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

Véhicules visibles sur notre site internet :
www.classiccar-paris.com et sur www.classiccar.fr
CENTRE EIFFEL, 26, rue de LORRAINE, 92300 LEVALLOIS
TEL : 01 47 39 23 23 - FAX : 01 47 30 31 67
Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 19 h, sans interruption et samedi sur rendez-vous
RECHERCHONS JAGUAR XK, TYPE E, MK II, TR4, TR5, AH 3000
CLASSIC CAR

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

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

WWW.DYNOLITE.FR
DYNOLITE OIL

C'est le manque d'huiles adaptées qui a amené **«Dynolite»** a 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 GAZOLINE APPROUVÉ PAR

Retrouvrez 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

• 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
Quality Parts & Service

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

F Distributeur Guy Grardel
3 bis, Rue des Ecoles
F-39234 Chyvelde • France
Tél.: 03 28 26 61 00
Fax: 03 28 26 83 73

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 :

LÉGENDE
ASSURANCE
Nous partageons la même passion

Devis gratuit

0821 827 010*
03 26 35 17 87

• www.legendeassurance.fr

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

REMISE 10% MEMBRE CLUB LVA — PARTENAIRE le Club LVA

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