



n° 28

Heritage

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

- La MG L1 Salonette
- 6R4 la MG Metro bodybuildée
- Deux rallyes pour MG d'avant guerre et séries T



Janvier 2011

7,50 €

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

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

Bureau du MG Club de France :

Président : Philippe Aubry
59 rue Violet 75 015 Paris
06 62 96 53 83, philippe.aubry@mgclubdefrance.com
Vice-présidents : Marie-Hélène Bergel
59 rue de la Concorde - 92 600 Asnières sur Seine
06 81 42 81 94, mh.bergel@mgclubdefrance.com
Christian Lissot
8 rue de l'étang Le Gay 91 460 Marcoussis
06 07 18 59 12, christian.lissot@mgclubdefrance.com
Trésorier : Joël Quénét
BP 70038 - 28 220 Cloyes / le Loir
06 13 27 27 23, joel.quenet@mgclubdefrance.com
Secrétaire : Aldo Valente
30 voie Delacroix - 94 440 Vitry-sur-Seine
06 49 43 93 43, aldo.valente@mgclubdefrance.com

Conseil d'administration du MG Club de France :

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

Registres :

MG d'avant-guerre : Marc Aubert
La Roche - 43210 Bas-en-basset
04 71 61 09 67, marclouis.aubert@wanadoo.fr
MG série T : Joël Fleury
1 bis rue de l'avenir - 85 160 St Jean de Monts
06 09 66 53 35, joel.fleury@mgclubdefrance.com
MG registre A : Christian Lissot
8 rue de l'Etang Le Gay - 91 460 Marcoussis
06 07 18 59 12, lissots@neuf.fr
Midget : Laurent Derancourt
4 Hameau de Comberic - 42 320 La Grand Croix
06 21 70 90 40, lderancourt@France-repro.fr
MG 1100 et 1300 : Jacques Truchon
10 bis rue des chênes - 33 600 Pessac
05 56 46 09 70, techno11001300@free.fr
MG registre B : Bernard Joubert
15 chemin de Cantelaudette - 33360 Latresne
06 76 96 56 76, bjoubert@cegetel.net
MG registre C : Aldo Valente
30 voie Delacroix - 94400 Vitry sur Seine
06 49 43 93 43, aldo.valente@mgclubdefrance.com
MG modernes : Romain Laisney
223 chemin de l'Aspe - 06530 St Cézaire Sur Siagne
06 19 13 44 23, mgeunettes@mgclubdefrance.com

Remerciements :

Textes : Philippe Aubry, Marie-Hélène Bergel, Alain Bothorel, Evelyne et Jean-Paul Cavellier, Claudine et André Charreyron, Alain Danoy, Hervé Ditner, Vincent Dransart, Joël Fleury, Arnaud Jacobs, Alain Seutin, Wanda Hannecart-Weyth, Philippe Morinière, Georges Vuillemin

Photos : Marc Aubert, Philippe Aubry, Marie-Hélène Bergel, Jérôme Boëly, Alain Bothorel, Francis Bouyssou, Jean-René Crété, Alain Danoy, Hervé Ditner, Vincent Dransart, Joël Fleury, Arnaud Jacobs, Philippe Morinière, Bruno Roucoules, Georges Vuillemin

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

Editorial

3

La vie du club

Rallye de l'Entente Cordiale

4 - 5

Deux rallyes pour MG d'avant guerre et séries T

6 - 7

Histoire

La MG L1 Salonette

8 - 9

6R4 la MG Metro bodybuildée

10 - 13

International

MG80

14

British Car Meeting à Morges

15

Conférence des Clubs MG européens à Abingdon

15

La vie du Club

Calendrier des prochaines manifestations

16

Les 30 ans du MGCF à Montlhéry en 2011

17

Les régions

Tableau des animateurs régionaux du MGCF

18

PAYS DE LOIRE - Hommage à Simone Gaffyne

19

NORMANDIE - Salon Auto Moto Rétro de Rouen

19

RHÔNE-ALPES - 3^{ème} Rebloch'run

20

RHÔNE-ALPES - Escapade autour du Mont Blanc

21

AQUITAINE - L'Ardèche MG Tour

22

La vie du Club

Des rallyes du MGCF dans la presse...

23



MG Club de France

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

Editorial

Chers amis MG'istes,

A l'occasion de la nouvelle année, je vous présente à titre personnel, et au nom du Conseil d'Administration du club, nos meilleurs vœux pour 2011.

2010 aura été une année riche en événements et en activités pour le club. Salons, sorties, participation au Mans Classic, etc...

Je souhaite remercier tous les bénévoles, qui ont oeuvré tout au long de l'année, pour que notre club soit aussi vivant et dynamique, avec plus de 50 journées de balades en tout. Je remercie aussi tous les participants qui contribuent au succès de nos activités. Ayez toujours à l'esprit que ce sont les membres du club qui organisent. N'hésitez pas à leur témoigner votre reconnaissance et à leur envoyer des petits mots de remerciements. Ça fait toujours plaisir !

L'évolution du nombre de membres est sans doute un élément révélateur de la bonne santé de notre club. L'an dernier, nous passions la barre des 600 membres en novembre 2009. Fin 2010, nous sommes 780. Il n'y a pas une semaine sans arrivée de nouveaux membres. Cette croissance très importante nous place dans les 10 plus gros clubs automobiles en France. Ce résultat est sans doute le reflet de la bonne ambiance qui règne au sein du club, à nos valeurs de convivialité, de solidarité et de fidélité, mais aussi à la passion pour la marque.

Je souhaite la bienvenue à tous les nouveaux membres qui nous ont rejoints en 2010. J'espère que vous avez eu plaisir à participer aux activités que nous vous avons proposées. Sachez que le club est le vôtre.



Que tout ce qui est réalisé est fait par des membres bénévoles qui n'hésitent pas à consacrer de leur temps pour aider le club. Je vous encourage à nous proposer des projets et des idées, et à les mettre en oeuvre. N'hésitez pas à contacter les animateurs régionaux et les responsables du club.

En 2011, nous allons probablement continuer à nous développer et les projets ne manquent pas. Vous trouverez la liste complète dans le calendrier du premier semestre avec entre autre, notre AG le samedi 6 février pendant Rétromobile, puis notre présence au salon du cabriolet avec une exposition d'une vingtaine de MG les 25 et 26 mars, puis à Montlhéry pour les 30 ans du club le week-end du 14 mai (pour plus d'informations, voir le site www.mg30.fr et la page de ce magazine). Il y a bien sûr aussi pas mal de propositions de sorties dans toutes les régions. Ne tardez pas à vous inscrire car dans bon nombre de cas, le nombre de places est limité.

Vous avez constaté que nous avons laissé la cotisation 2011 inchangée à 60 € pour l'année. Merci à ceux qui nous ont déjà renvoyé leur cotisation. Pour les autres, merci de renvoyer le courrier de ré-adhésion à Alain Parcellier, avec votre chèque. Merci de bien vérifier que les informations que nous avons sont toujours valables. Dans le cas contraire, merci de corriger.

Nous comptons sur l'implication de tous : le MG Club de France existe et vit grâce à ses membres !

J'espère que vous trouverez tout au long de l'année 2011, de nombreuses occasions d'utiliser votre MG et de participer aux activités du club. Au plaisir de vous revoir ou de faire votre connaissance.

MG'calement

Philippe Aubry
Président du MG Club de France

Claude Delagneau, élevé au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur, au mondial de l'automobile.

A l'occasion du mondial de l'automobile, le club avait été invité, dans le hall 8 - celui présentant un rappel de l'automobile d'hier -, pour la remise de la légion d'honneur à Claude Delagneau. Le président de la Fédération Française des Véhicules d'Époque, à laquelle nous sommes affiliés. La FFVE est une institution combative qui tente contre vents et marées écologistes et autres intérêts de l'industrie automobile contemporaine - avide de primes à la casse -, de maintenir le droit de continuer à rouler sur les routes publiques avec nos si dangereuses « trapadelles ». On sait que dans certaines villes d'Europe, comme Berlin, il est déjà interdit de rouler avec des voitures anciennes. Il est donc important de se faire entendre auprès des pouvoirs publics.



C'est le rôle de lobbyiste que Claude Delagneau remplit avec succès. Il était important de constater que c'était Dominique Bussereau, ministre des transports alors en exercice qui lui remit la médaille.

Une carrière militaire version « contact » à ne pas passer sous silence, une carrière civile qui mêle création d'entreprise et service constant de l'Etat à travers la fonction de maire.



Notre ami Claude, est désormais connu non plus seulement pour son légendaire « nœud pap », mais aussi pour sa rosette posée juste en dessous...

Toutes nos félicitations Claude, et clin d'œil à ta famille (enfants et petits enfants) chez lesquels on percevait une très réelle émotion. Le parterre des présents était impressionnant. Personnellement je garderai en mémoire émue une coupe de champ avec Henri Pescarolo et Gerard Larousse.

Alain Bothorel

Rallye de l'entente cordiale Les 4 et 5 septembre 2010

C'est sous un soleil radieux que se déroule ce troisième rassemblement de voitures anglaises. Marie-Odile et Bernard Rousseau, les organisateurs, membres du Triumph Club de France nous accueillent le samedi matin à Rogny les Sept Ecluses, un des attraits touristiques de la Puisaye avec son curieux ouvrage, projet conçu par Henri IV et Sully pour unir la Méditerranée à l'Atlantique et à la Manche au moyen de canaux reliant les rivières. Puis, nous partons pour Saint Fargeau. Nous avons le privilège de garer nos voitures dans le parc du Château.

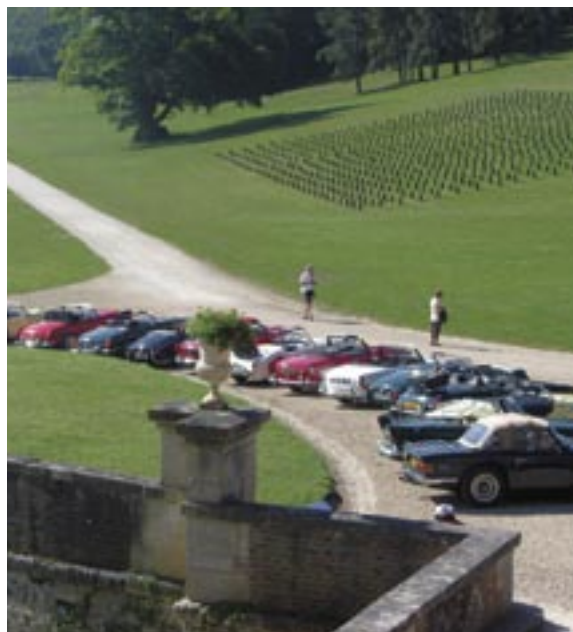
Une guide très dynamique nous fait découvrir les appartements meublés. L'histoire du domaine s'étend sur dix siècles et est marquée par des personnages illustres tels que Jacques Cœur et la Grande Mademoiselle.

La visite se poursuit librement par le tour complet des combles à 30 m du sol. Nous sommes ébahis par ce travail extraordinaire effectué par des charpentiers de marine.

Mis en appétit par cette visite, nous nous retrouvons pour déjeuner dans la cour du restaurant «la Médiévale».

Nous reprenons nos belles anglaises et nous dirigeons vers Druyes les Belles Fontaines par de petites routes sympathiques. Les ruines du château fort se dressent sur une colline dominant la vallée. Petite déception :

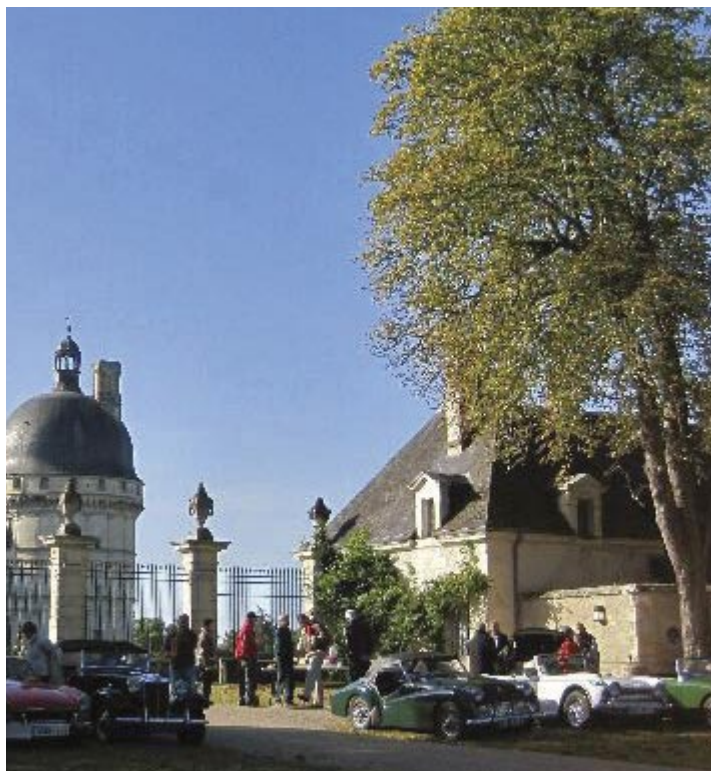
la personne responsable du local présentant la maquette reconstituant le château et son village au XVIIème siècle n'est pas au rendez-vous.



Carrera, le célèbre fabricant de circuits électriques, a présenté les systèmes de circuit de course miniature Carrera DIGITAL 124 et DIGITAL 132 sur un circuit monumental conçu pour le salon. Sur le Mondial de l'Auto ce sont près de 10000 joueurs qui auront eu plaisir à s'affronter sur un circuit digital au 1/32ème. En 18 jours d'utilisation intensive, zéro panne (la légendaire qualité allemande...). À l'heure où tous les constructeurs automobiles étudient de nouveaux moteurs de plus en plus propres, le circuit Carrera fonctionne depuis toujours à l'électricité ! Les systèmes de course digitaux fournissent une expérience de conduite équivalente à celle des vraies voitures. Un chronométrage de pointe, des informations de position très précises et des changements de file tactiques permettent de créer des défis d'une intensité incroyable.

Carrera

Pour plus d'informations,
visitez www.carrera-toys.com



Peu importe, la pause est appréciée. L'étape suivante nous amène à Auxerre. Après avoir déposé nos bagages à l'hôtel, nous repartons pour une visite guidée de la vieille ville. La cité de Cadet Roussel a beaucoup de charme : monuments importants et remarquables, rues pittoresques, vieilles maisons à pans de bois... Notre itinéraire aboutit aux quais de l'Yonne où nous nous retrouvons au restaurant «Le Maxime».

Le beau temps aidant, l'apéritif se prolonge à l'extérieur. Le dîner est excellent, l'ambiance chaleureuse; nous avons même le privilège d'applaudir la créativité d'Alain Bréchet dans un sketch célébrant « l'Entente Cordiale ».

Puis petite promenade nocturne pour rejoindre l'hôtel et repos bien mérité.

Le lendemain matin, départ pour une belle balade dans le vignoble chablisien avec traversée de jolis villages fleuris. Nous faisons halte dans la cour de la Maison Régnard pour la visite des caves et la dégustation traditionnelle.

Le week-end se termine par un déjeuner sur la place de Chablis animée par le marché dominical.

Vive L'ENTENTE CORDIALE qui nous permet de rencontrer des passionnés d'autres clubs (de voitures anglaises, bien entendu !).

Le Club MG était représenté par 5 voitures : 2 TD, 1 MGA, 2 MGB cabriolet dont la V8 à moteur Buick Rover de Jean-René Créty.

Le reste du plateau, soit 23 voitures était composé de :

- 3 Sunbeam Alpine dont une rare Tiger à moteur Ford V8 4,2 L
- 3 Austin Healy Sprite dont 2 Frogeye de l'Amicale Spridget
- 17 Triumph : Spitfire, Vitesse 2L, TR3, TR4, TR5, TR6.

Ce beau week-end nous a donné envie de participer à l'édition 2011 en souhaitant qu'il y ait davantage de MG !

Evelyne et Jean-Paul Cavalier

Pièces et Service de Qualité Depuis 1982*

- stock très important
- réception des pièces disponibles en 24/48H
- à votre disposition pour toutes informations complémentaires

Catalogues complets illustrés à 5 €**
 British Parts, Tools & Accessories • MGTC • MGTD-TF
 MGA • MGB • MGC • MGF • A.H. 100/4-3000
 Sprite-Midget '58-'64 • Sprite-Midget '65-'80
 Triumph Spitfire • TR2-4A • TR5-250-6 • Mini

** Le prix par catalogue est TVA comprise
 Visitez notre Website : www.angloparts.com

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

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

Deux rallyes pour MG d'avant guerre et séries T organisés par le Club en 2010

Les propriétaires de MG d'avant guerre et de séries T ont été gâtés en 2010, avec 2 beaux rallyes organisés par le club, en juillet en Bretagne, puis en septembre dans les gorges de la Loire.

Le rallye de Bretagne, qui prolongea le Mans Classic, avait établi son camp de base dans le charmant village de Lohéac. Durant 3 jours, les MG ont sillonné les petites routes de Bretagne : balade le long de la Vilaine et visite du manoir de l'automobile de Lohéac, avec un très jolie musée regroupant de nombreuses voitures de sport des années 60, 70 et 80, visite de jolies localités bretonnes comme La Gacilly, Paimpont, Ploërmel et son horloge astronomique construite au XIX^e siècle Maure de Bretagne, Porcaro et la Chapelle des motards. Chaque 15 août, plusieurs milliers de motards s'y rassemblent pour une bénédiction. Nous sommes ensuite passés dans la forêt de Brocéliande où nous n'avons pas croisé Merlin l'enchanteur. Les enchanteurs furent Vincent Dransart et Joël Fleury, qui nous ont fait passer un très beau week-end et découvrir de magnifiques paysages.

Durant ce rallye, nous avons eu la visite de Madame Kirkland, la petite fille de Cécil Kimber, que nous avons nommée membre d'honneur du MGCF, et de Michel Hommell, le propriétaire du manoir de l'automobile, et aussi le créateur des berlinettes Homel.

En septembre, c'est Marc Aubert et Marie-Pierre, qui ont organisé une sortie à la découverte des gorges de la Loire, du Velay (Haute Loire) au Forez (Loire). Le camp de base était cette fois en bord de Loire, à l'hôtel les Cèdres Bleus dans un cadre bucolique. Soleil et ciel bleu pour découvrir agréablement les gorges de la Loire depuis sa source au Mont Gerbier de Jonc, en passant par le Mézenc, le Puy en Velay et les Monts du Forez.

Visite guidée du cœur historique du Puy en Velay avec une guide à la découverte de la dentelle au carreau, de la verveine du Velay, de la lentille du Puy, de la Via Podiensis (carrefour sur le chemin St Jacques de Compostelle).

Visite du village de Moudeyres, d'une ferme du 17^e siècle admirablement préservée. Puis c'est la source de la Loire, le Mont Gerbier de Jonc, à 1500 m. Le lendemain, visite de la cité médiévale de Saint Bonnet le Château (également capitale de la boule de pétanque !)

Les participants repartent avec des souvenirs plein la tête et une bouteille de verveine artisanale.

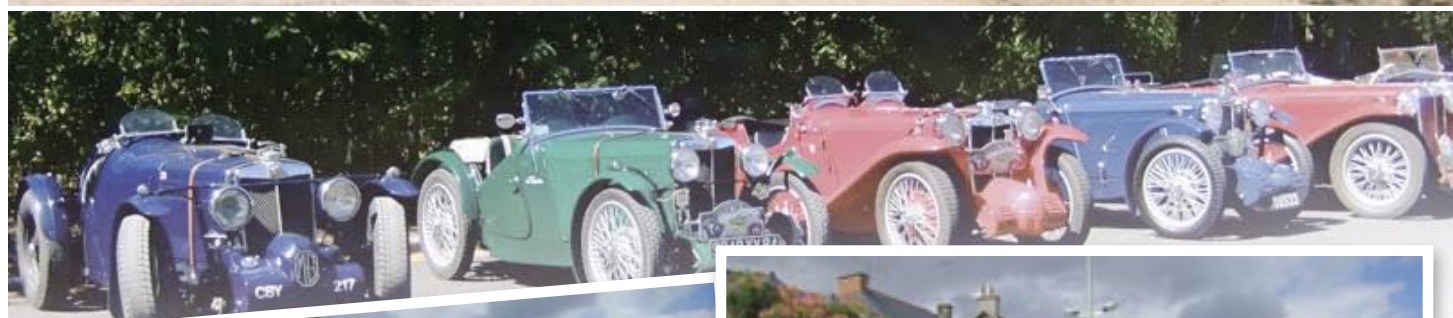
Un grand bravo à Marc Aubert, à Christiane et Jean-Pierre Coutenson, le parcours était fort intéressant.

Ces deux sorties de MG d'avant guerre et de séries T ont permis d'admirer de très belles et rares MG venues de France, mais aussi du Luxembourg, de Suisse et de Belgique.

Parmi les modèles présentés lors de ces deux sorties, on note une type M, une J1, des J2, une F1, une PA, une L1 salonnnette, une NB, des TA, TC, TD, TF une TQ et une unique YT à carrosserie spéciale fabriquée en Suisse.

Philippe Aubry

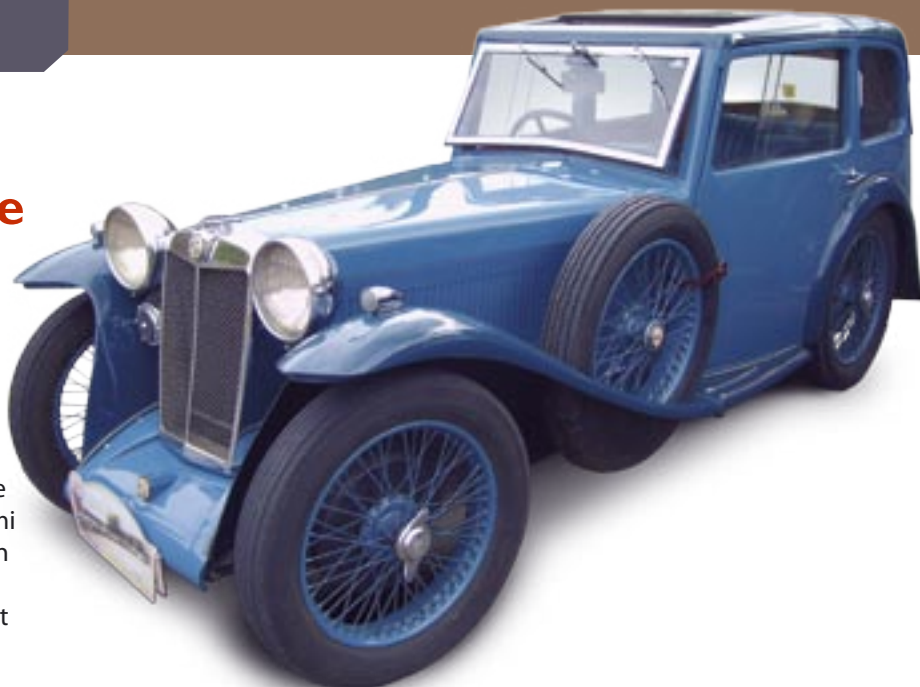




MG L1 Salonette : la MG dont personne ne voulait.

Septembre 1977. Etant propriétaire d'une MG J2 et d'une MG PA 4 places, c'est toujours un «must» d'être à Beaulieu, la Mecque de la bourse d'échange des voitures anglaises. Un stand parmi d'autres spécialistes de la marque MG attire mon attention : celui de Barry Bone.

Je suis à la recherche d'une pièce rare et il me dit qu'il devrait l'avoir chez lui. Après la bourse, je passe chez lui sur le chemin du retour. Arrivé chez lui, nous découvrons une véritable caverne d'Ali Baba : des pièces à perte de vue, des voitures en épave à vendre.



Un autre de mes amis spécialiste en Singer connaît une adresse en Angleterre qui aurait peut être ce qu'il me faut.

Je lui écris aussitôt et il me répond qu'il a un moteur de L, un embrayage et qu'il doit pouvoir trouver une boîte de vitesse, moyennant un 'extra cost' pour les frais de téléphone.

Je fais affaire et je récupère donc les éléments pour prendre ma décision, en accord avec ma femme !



Mon attention est attirée par une petite berline en triste état mais si mignonne. Bon les portes étaient bien clouées à la carrosserie, le dessus du toit n'y était plus, plus de moteur ni de boîte de vitesse, le tableau de bord y était mais sans compteur, les fauteuils étaient présents ainsi que les garnitures de portes. Les documents de bord présents (V5). Pour moi c'est le coup de foudre !

J'ose à peine demander le prix, il m'annonce 1750 £ et possibilité d'un moteur mais en triste état. Je dis que je vais réfléchir sachant que je ne peux pas passer à côté.

À peine de retour à la maison, je me mets en chasse pour plus d'informations sur la bête. Un de mes amis me dit qu'il connaît la voiture et qu'il avait eu des contacts avec Barry Bone. J'apprends donc que 2 ans plus tôt la voiture était plus complète, et que de nombreuses pièces ont déjà été vendues. Barry Bone l'avait achetée en 1960. Barry Bone m'a vendu aussi les photos 20 ans plus tard.

Il me faut maintenant un moteur et une boîte de vitesse.

Un coup de téléphone à Barry Bone pour dire que je prends la voiture. On se met d'accord sur un week-end pour aller la chercher. Je téléphone à mon ami Patrick Hagenars (NA 0861 et membre du Club), qui a la possibilité de disposer d'un véhicule porte-voiture et qui accepte de m'accompagner pour aller chercher l'épave. Lors du chargement de la voiture j'ai essayé, mais sans succès, de récupérer quelque pièces supplémentaires pour le même prix.

Un autre week-end est nécessaire pour aller chercher le moteur complètement démonté dans un amas de pièces étalées sur le sol en espérant prendre les bonnes pièces et sans en oublier une. Le résultat fut bénéfique.

Commence alors une longue restauration qui pour la partie châssis roulant, moteur et boîte, qui ne donnèrent pas trop de soucis (identique aux autres modèles d'avant guerre). Pour la carrosserie et l'intérieur, ce fut plus difficile ne disposant d'aucune documentation. La boiserie est remplacée là où c'était nécessaire, la tôle en aluminium récupérée au maximum, les garnitures refaites suivant les modèles existants. Et c'est après 5 ans de restauration que la voiture est terminée.



Les Salonettes et Continental Coupé ont été carrossées non pas par MG mais par Abbey Coachbuilder. Ce fut un caprice de Cecil Kimber « Kimbers Folly » y voyant une berline de classe mais qui malheureusement n'a pas eu le succès escompté. Quelques châssis ont été vendus à University Motor pour recevoir une carrosserie commandée par des clients. Par exemple les «Convertible Coupe». Beaucoup de châssis de L1 Salonette et Continental Coupe ont été transformés pour recevoir une caisse de 2 places. Seule 2 "Salonette" d'origine existent encore, celle relatée dans l'article et une autre d'un canadien en cour de restauration. Même chose pour les «Continental Coupe», il en existe une au Luxembourg, 2 en Hollande et certainement une en Angleterre (Terry Andrew) qui sont en cours d'une restauration à long terme.



Arnaud Jacobs

Spécifications des MG Magna type L

Moteur: type KB (KC) 6 cylindres en ligne
Arbre à cames en tête
Cylindrée : 1087 cc
Alésage/course : 57x71 mm
Taux de compression : 6,4
Puissance : 41 bhp à 5500 t/min
2 Carburateurs S.U. type H2 de 1"1/8
Boîte de vitesse à 4 rapports 1,00 - 1,36 - 2,14 - 3,58
Suspension : semi elliptique, Amortisseurs à friction : André Hartford
Pont rigide avec un rapport de 3,58
Empattement : 2392 mm
Voies : 1067 mm
Freins à câbles sur les 4 roues tambours de 12"
Roues à rayons de 19x4,5"
Longueur : 3658 mm **Largeur :** 1321 mm **Poids** +/- 864 kg
Vitesse maximum de 75 mph

Modèle	Production	Prix £
L1 4 seater	258	299
L1 Salonette	79	345
L1 Continental Coupé	100	350
L2 2 seater	90	285

6R4 la MG Metro bodybuildée : une réussite sportive exclusivement française ?

Au début il y a la Mini, puis sa version «Bertone». Pour remplacer cette génération, le groupe BMC invente la Metro sous badge Austin. Elle est déclinée sous les familles Van den Plas et ... MG. Vous connaissez la MG Metro 1,3L ainsi que sa version turbo - à son époque la MG la plus rapide -. La «MG Austin Rover Metro 6R4» en est la version la plus exotique (sinon esthétique !). Une tornade oubliée qui n'exerce ses talents en championnat du monde que durant l'année 1986. Une carrière écourtée par la mort de Henri Toivonen disparu dans sa Lancia S4 en Corse, mettant fin au règlement du WRC groupe B. C'est l'une des seules MG conçues spécifiquement pour le rallye et il n'est pas impossible d'en voir encore certaines sur les terrains de rallycross...! «Last but not the least», c'est en France qu'elle connaît son plus beau titre.

La genèse

Une «AUSTIN ROVER MG »

Transformer la descendante de la «mini» en sportive de rallye avait du sens, lorsque British Leyland voulut continuer la compétition après l'arrêt du programme de rallye de la Triumph TR7, en 1980. C'était la décennie des groupes B, autos aux technologies extrêmes, issues de véhicules de production, produites à un minimum de 200 exemplaires fabriqués en un an. Des bombes ayant nom Lancia delta S4, Peugeot 205 turbo 16, Ford RS 200, Audi Quattro ou Renault 5 maxi...

Le choix d'un véhicule comparable, issu du segment « B » comme base de l'effort promotionnel impose l'AUSTIN METRO. British Leyland utilisera le badge MG comme son logique porte étendard sportif, car il faisait encore briller l'octogone que pour équiper les versions les plus sophistiquées des Metro/ Montego et Maestro. La voiture aura donc un nom de baptême une hérésie marketing symbole des errements du groupe: «AUSTIN ROVER MG METRO».

Un moteur «central»

La définition de la « métro » de rallye, est confiée en interne comme il se doit au département «Motorsport» conduit par John Davenport. Face à une tâche demandant une technologie de pointe, il s'appuie sur un partenaire consultant. Le célèbre Patrick Head co-actionnaire de l'écurie Williams. C'est donc Williams engineering qui va développer la base technique.

Dès 1981 l'engin est non seulement défini mais il existe en prototype.

C'est-à-dire à peu près lorsqu'est mise sur le marché la Peugeot turbo 16. Alors qu'à ce moment on est plutôt dans un bon timing, l'équipe va mettre deux ans et demi pour la mise au point du proto... Laissant aux autres le temps de l'apprentissage de la course.

L'équipe technique a besoin d'un «gros moteur». British Leyland ne croit pas aux moteurs turbo - une technologie non maîtrisée en interne puisque la Metro turbo utilise un moteur Isuzu-. La direction, préfère donc, à l'inverse de l'ensemble de la concurrence, installer un « gros cube coupleux ».

Une architecture incompatible avec la faible place disponible sous le capot avant.

Une décision qui conduit logiquement vers une répartition des masses idéales de l'engin en position centrale arrière.

Une architecture renforçant le concept de kart

qui prévaut à l'époque (Peugeot). Cette architecture centrale arrière explique le R dans 6R4 (Rear = arrière).

Le moteur est pensé d'abord comme pouvant être un V6 Honda, - qui est alors un partenaire important de British Leyland (Triumph Acclaim / Honda re-badgées)-. Mais sans accord, le choix devient restreint. On en revient à l'éternel British Leyland. Après la Triumph TR8 on remet au menu le fameux bloc ROVER 8cyl issu du Buick des années 60. Celui là même que - après avoir créé les MGB V8 - l'on retrouve à l'époque dans la Rover SD1 (vitesse) et le Range Rover. Toutefois le V8 n'arrive pas à rentrer dans un coffre de Métro élargi aux places arrières. On fera une version courte du V8 en l'amputant de deux cylindres. On sait que ce genre d'amputation est une mauvaise idée, si l'on a en mémoire les V6 de la Citroën Maserati (Maserati V8 passe en V6) où le moteur PRV né en 8 et réalisé en 6 pour le plaisir «moyen» des conducteurs de Volvo Peugeot et Renault des années 80...

Le moteur est finalisé par David Woods de Cosworth. Il bénéficie d'une adaptation avec 4 soupapes par cylindres (24 soupapes) et d'une injection spécifique. Il cube un peu moins de 3l pour 3,5l dans sa configuration V8. Il garde évidemment son angle de 90°. La puissance est limitée à 250 ch à 7000 tr/mn pour la version client (appelée clubman) et atteindra 410 ch à 9000 tr/mn sur la voiture de compétition.

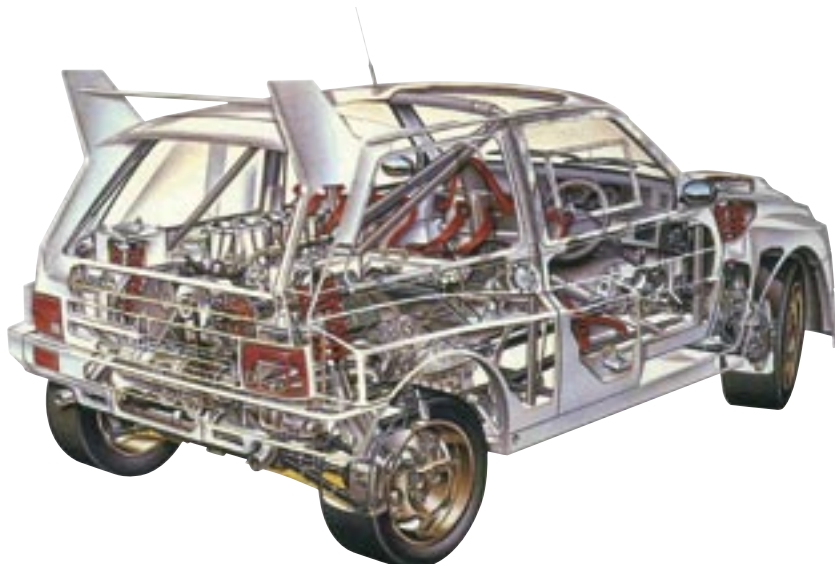
L'absence de suralimentation contestable des le début sera une des tares de l'auto, qui malgré son couple à bas régimes, ne sera pas à la hauteur de l'époque en vitesse de pointe. Pour mémoire le moteur 6 cylindres explique la mention 6 dans le nom 6R4...

Développé pour la rover MG 6R4 ce moteur sera repris plus tard par Tom Walkinshaw Racing pour équiper des Jaguar très particulières conçues par TWR les XJ 220. En version 3,5l équipée de deux turbos Garrett le moteur développera alors 550 ch à 7000 tr/mn. Sacré Rover V8 né Buick ! Trois décennies au top une WRC et une Supercar à son actif !... Les «miracles» d'un groupe comme British Leyland, où le manque de moyen créait la créativité.

Une auto à 4 roues motrices

Cette transmission 4x4 est l'explication du 4 dans l'appellation 6R4.

À part chez Land Rover la British Leyland ne proposait dans aucune de ses gammes dans les années 80 de 4 roues motrices.



Pourtant c'est bien ce concept qu'il faut pour attaquer les Audi Quattro leur terrain. Cette partie simple sera bien conçue comme un élément facile à réparer en épreuve spéciale. A l'inverse de l'ensemble moteur qui se révélera in-travaillable sur le bord des spéciales, causant des désillusions.

La Metro 6R4 se caractérise par un look extrêmement agressif voir «au-delà» du laid. Ceci est en grande partie du aux passages de roues hallucinants plaqués sur la caisse. Lors de premiers essais il apparut rapidement que bien qu'ayant des roues aux 4 coins, la 6R4 était difficile à diriger. Il fallut passer à des gommages plus larges et encore plus larges. Ce changement de trainée aérodynamique, et de conduite nécessite une élévation du niveau de la cylindrée moteur prévue à l'origine en 2,5l et qui passe en 3l de façon opérationnelle. Pour mémoire la caisse est une construction tubulaire fixée sur une plateforme non pas de Metro mais de Maestro.

L'épopée interrompue

Deux protos autos peints en rouge avec le toit blanc dans la plus pure tradition du département course d'Abingdon tournent en 2001, mais la voiture est présentée à la presse en 2003. Les autos nécessaires aux homologations (200 autos de série et 20 autos de courses) sont fabriquées et homologuées en mai 2005 ! Des délais inconvenants. Mais la British Leyland n'est vraiment pas riche...

Avant d'attaquer la fameuse saison 2006 - la seule saison WRC de la 6R4 -, l'auto débute dans des rallyes locaux.

En 1983 c'est la version avec le moteur 2500 cc et les passages de roues étroits qui débute le dégrossissage du modèle aux mains de Tony

Pond & Colin Malkin; (autos numéros A656 NJO & A657 NJO). Compte tenu de la désastreuse tenue de route, le projet est remis en question (passage à 3l du moteur, refonte des trains roulants) et c'est ce qui explique en partie le retard qui ne permet de fabriquer les autos qu'en 85. Malgré tout la saison 85 se termine avec un espoir conséquent, pour sa première inscription en rallye mondial, la voiture - aux mains de Tony Pond - monte sur le podium du rallye de Grande Bretagne, le fameux Lombard Rallye. Il faut noter que si Tony Pond arrive derrière

une Lancia, c'est que tout le reste de la concurrence ... ne finit pas le rallye pour des raisons de casse diverses et variées..

Alors que la saison 86 est celle de l'espoir, il s'avère que la 6R4 ne terminera aucun des rallyes de l'année... Un score vierge

représentatif d'un décalage de performance avec la concurrence en particulier en ce qui concerne la vitesse de pointe. Rover MG tentera d'utiliser la présence de son engin en course a des fins publicitaires, mais devra se résoudre a considérer que l'option d'un moteur atmosphérique, au milieu de moteurs turbocompressés était présomptueux. Au final l'accident d'Henri Toivonen qui précipitant sa delta S4 dans un ravin corse mettra un terme au Groupe B, et permet de clôturer un chapitre qui tournait au fiasco. Plus tard les autos de course sont recyclées dans les championnats de rallycross. En Grande Bretagne, une version turbocompressée, à la façon de la jaguar XJ 220 sera un véritable épouvantail local. En France on vit aussi des 6R4 dans le circuit rallycross, et il n'est pas impossible d'en croiser encore de nos jours.

Didier Auriol et la Rover MG Metro 6R4

Au final , et à l'exception de la troisième place au RAC rallye de 85, on peut considérer que la meilleure performance d'une 6R4 est belle et bien française, puisque en 86 le tout jeune Auriol pour sa première saison en championnat de France des rallyes va choisir une 6R4 et gagner le Championnat de France. Il s'impose par 5 fois sur 10 rencontres et signe là une performance de fiabilité que la Metro 6R4 ne connaîtra nulle part ailleurs.

C'est pourquoi la Metro rouge et jaune aux couleurs du brasseur 33 export est toujours une vedette des vendeurs de miniature et que le club pourrait objectivement nommer Didier Auriol, premier champion du monde des rallyes français en 94, membre honoraire pour ce qu'il a fait pour l'univers octogonal dans l'hexagone.

Alain Bothorel



Interview de Didier Auriol

En 1985, Didier Auriol, sponsorisé par 33 Export, est au début de sa carrière. Il sort d'une saison victorieuse en championnat de France « terre » et souhaite, pour progresser, attaquer un programme asphalte en championnat de France. Sa négo avec P. Landon ne débouche pas, car Renault souhaite le faire redoubler sur le championnat « terre » qui souffre par ailleurs d'un manque de médiatisation. Le candidat Renault sur asphalte, avec la Maxi 5, est Philippe Chatriot. Donc Auriol et 33 Export vont devoir trouver une autre automobile pour s'aligner sur goudron. Dès lors l'objectif de notre pilote sera non seulement de devenir le champion de France « asphalte » 86 mais aussi de battre Renault sur son terrain.

En ces années, trouver une bonne « groupe B » est compliqué. Didier Auriol prend contact avec Austin France, car la 6R4 existe en UK, même si peu ont eu l'occasion de la voir rouler. Le contact est bon, Didier Auriol est orienté sur une écurie anglaise disposant de châssis, l'écurie RED (Rallye Engineering Development) il faut comprendre que la 6R4 n'a roulé qu'en UK et que les rallyes UK sont des rallyes « terre ». La 6R4 n'a donc jamais été développée pour le « goudron ». La première rencontre de Didier Auriol avec son équipe a lieu aux Garrigues 86, la veille de l'épreuve. Il ne parle pas encore anglais ce qui ne rend pas les choses faciles et ne fait rien pour minimiser la condescendance de l'équipe vis-à-vis du Frenchy.

En fait les anglais ne sont pas vraiment là pour développer l'auto et davantage pour récupérer la mise de 33 export. Les recos se passent à bord d'une 6R4 clubman, donc pas une voiture de course mais d'homologation grand public.



L'auto de course n'est pas non plus à la hauteur. La voiture est larguée, le moteur a peu de puissance. Didier Auriol est déçu.

Au tour de Corse, la seconde course, Didier Auriol demande à essayer la voiture officielle de Tony Pond qui est là pour le championnat mondial. Il constate que l'auto « officielle » n'a rien à voir avec celle préparée par RED. Il annonce même que son problème de moteur erratique va être sanctionné par une casse avant la fin de la première spéciale de la Corse. Il en est si persuadé qu'il demande à sa future femme de venir l'attendre à l'arrivée de la spéciale avec sa valise. . .

C'est ce qui se produit et ceci lui confère peut être une nouvelle respectabilité dans le team. Pendant ce temps Bruno Saby fait triompher la 205 turbo 16. Dès lors, et suite à une grosse explication entre 33 export et la Marque, on trouve un nouveau « good deal » de la part de RED, et Didier Auriol sait ce à quoi il peut prétendre, pouvant enfin faire évoluer la voiture.

Le moteur a trouvé de la puissance et du couple, le développement des amortisseurs a transfiguré la tenue de route. Et dès le rallye suivant, à savoir le Rouergue, Didier Auriol gagne. Il finit évidemment devant. . . Renault. Didier

Auriol va gagner aussi le rallye du Mont Blanc, le rallye d'Antibes, le rallye Alsace Vosges, le Critérium des Cévennes.

Soit la moitié des épreuves. Didier Auriol : 5 victoires, Philippe Chatriot : 4 victoires au final, mais c'est grâce à une participation au tour de France auto, qui ne figurait pas au programme de 33 export mais où il finit second avec une Mercedes 190 groupe A de Dany Snoeck, que Didier Auriol aura consolidé le nombre de points suffisants pour égaler Chatriot.

Il gagne donc le championnat. À noter ainsi qu'une étoile germaine

Rallyes de la saison 1986

N°	Dates	Rallye	Vainqueur	Copilote	Voiture
1	3 avril-6 avril	Rallye des Garrigues	François Chatriot	Michel Périn	Renault 5 Maxi Turbo
2	1er mai-3 mai	Tour de Corse	Bruno Saby	Jean-François Fauchille	Peugeot 205 Turbo 16
3	17 mai-18 mai	Rallye du Rouergue	Didier Auriol	Bernard Occelli	MG Métro 6R4
4	6 juin-8 juin	Critérium Alpin	François Chatriot	Michel Périn	Renault 5 Maxi Turbo
5	5 septembre - 7 septembre	Rallye du Mont-Blanc	Didier Auriol	Bernard Occelli	MG Métro 6R4
6	25 septembre - 28 septembre	Tour de France automobile	François Chatriot	Michel Périn	Renault 5 Maxi Turbo
7	9 octobre -12 octobre	Rallye d'Antibes	Didier Auriol	Bernard Occelli	MG Métro 6R4
8	25 octobre - 26 octobre	Rallye Alsace-Vosges	Didier Auriol	Bernard Occelli	MG Métro 6R4
9	7 novembre - 9 novembre	Critérium des Cévennes	Didier Auriol	Bernard Occelli	MG Métro 6R4
10	27 novembre - 30 novembre	Rallye du Var	François Chatriot	Michel Périn	Renault 5 Maxi Turbo

a pu aider un octogone british à faire monter un Français sur la plus haute marche du podium français, battant un losange sur son propre terrain.

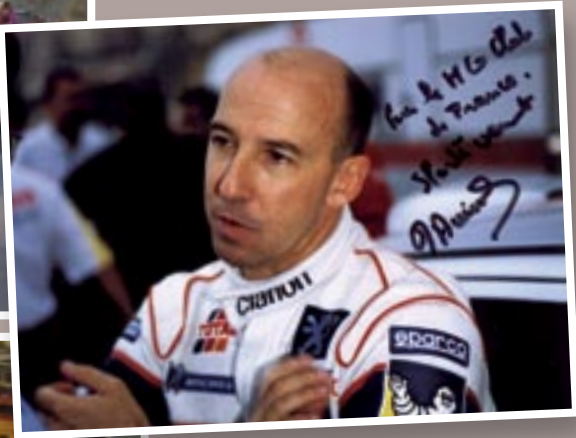
Ce titre de champion de France, contre Renault et Chatriot, est un bon souvenir pour D Auriol. Qu'en est-il pour lui de l'outil de la saison, la 6R4 ? A une époque où les Ford RS, les 205 turbo 16 les Lancia S4 tiennent le haut du pavé, il apparaît très vite que la voiture est développée trop tôt, apparaît trop tard avec une technologie dépassée. Dans ces conditions difficiles, elle était efficace et agile, très homogène, un vrai kart sur l'asphalte et elle était capable de rivaliser avec une Renault maxi turbo 5.

Quant au reste de la concurrence à savoir des autos avec châssis tubulaire et turbos, on était dans un autre monde et les perfs de la WRC n'ont jamais laissé planer le moindre doute.

Dans les paroles de Didier Auriol, un compliment particulier vient au sujet de cette auto : *« tout au long de la saison, je ne me suis jamais fait peur avec cette voiture. J'ai toujours eu l'impression au fond de conduire à 80%, ce qui a énervé Chatriot quand je le disais aux journalistes »*, peut être le chant du cygne du moteur atmosphérique ?

À la question « quelles autos vous ont particulièrement marqué dans votre carrière ? », Didier Auriol qui a un garage bien fourni de ses anciennes montures (dont une 6R4), note que « l'Austin Rover MG Metro 6R4 » lui a vraiment laissé un bon souvenir.

Par son efficacité et son aspect « collée à la route ». La Ford Cosworth, par son aspect spectaculaire toujours en dérive lui a causé beaucoup d'amusement, la Lancia Martini -qu'il a lui-même développée-, était pour lui un jouet – particulièrement sur la terre- et un moment magique dû à une équipe Martini « heureuse ».



Quant à la Celica qui lui amènera un titre de champion du monde, c'est paradoxalement une auto qui était mal adaptée à son style de pilotage. Il aime rentrer vite dans le virage, or le long capot de la Toyota ne rendait pas la prise de marque facile. ... Nul doute que la Metro 6R4 ne lui posait pas ce type de problème

et lui a permis au début de sa carrière de peaufiner sa technique.. Tous nos remerciements à Didier Auriol pour cette relation de sa fantastique saison 86, en octogone, et on lui pardonnera d'appeler cette auto une « Austin »...

Alain Bothorel

Classement du championnat

Place	Pilote	Voiture	Points	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 ^{er}	Didier Auriol	MG Métro 6R4 & Mercedes 190	119	ab	ab	1 ^{er}		1 ^{er}	2 ^e	1 ^{er}	1 ^{er}	1 ^{er}	9 ^e
2 ^e	François Chatriot	Renault 5 Maxi Turbo	119	1 ^{er}	2 ^e	ab	1 ^{er}	2 ^e	1 ^{er}	2 ^e	ab	ab	1 ^{er}
3 ^e	Alain Oreille	Renault 11 Turbo Gr A	89	3 ^e	ab	5 ^e	ab	7 ^e	6 ^e	4 ^e	2 ^e	4 ^e	
4 ^e	Pierre-César Baroni	Ford Escort RS Turbo Gr N	70	7 ^e		8 ^e	ab	ab	5 ^e	10 ^e	6 ^e		
5 ^e	Yves Loubet	Alfa Romeo Alfetta GTV6 & Alfa Romeo 75 V6 Gr A	64	ab	3 ^e		4 ^e		3 ^e	ab	3 ^e	ab	ab
6 ^e	Bernard Dongues	Renault 5 GT Turbo Gr N	45	8 ^e	ab						ab		
7 ^e	Jean Ragnotti	Renault 11 Turbo Gr A	44	ab	4 ^e							3 ^e	2 ^e
8 ^e	Bertrand Balas	Alfa Romeo Alfetta GTV6 & Alfa Romeo 75 V6 Gr A	42	ab	ab	6 ^e		8 ^e	4 ^e			5 ^e	5 ^e
9 ^e	Patrick Bernardini	BMW 325i Gr N	40		11 ^e	10 ^e		11 ^e					8 ^e
10 ^e	Jacques Panciatici	Alfa Romeo Alfetta GTV6 & Alfa Romeo 75 Turbo Gr N	39	ab			11 ^e			ab	ab	9 ^e	



MG80

Le MG Car Club a eu 80 ans et cet événement MG80 a été fêté par tous les clubs MG les 16 et 17 octobre. Le MGCC est le père de tous les clubs MG au Monde.

En ce qui concerne l'hexagone, les 80 ans ont été fêtés par le MG Club de France dans plusieurs régions : notamment l'Aquitaine, l'Île de France, la Picardie, le Poitou-Charentes, et la région Rhône-Alpes. Voici quelques-unes des photos prises en France et dans différents coins du globe.



France - Le Touquet



France - Amiens Glisy



Norvège



Chine - Hong Kong



Afrique du sud - Cape Town



Afrique du sud - Northern



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



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

MG A

A.H. 100

TR3A

TR4

MG B

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

Distributeur :

MOSS

Huiles
PENRITE

123 Ignition

Alumex
électronique

www.autonostalgie.fr
autonostalgie@wanadoo.fr
 Tél./fax (Isère) 04 76 97 30 71 - Port. 06 80 67 38 38
 PONTCHARRA - Isère



British Car Meeting 1^{er} octobre 2010 à Morges

Une fois de plus le British Car Meeting de Morges a attiré une foule énorme d'amateurs de voitures anglaises et la barre des 1000 voitures et motos anglaises est largement dépassée (plus de 1400 selon Philippe Morinière).

Les raisons du succès sont nombreuses, le soleil bien sûr car pour un peu on se croyait en été, rien de plus agréable que de flâner sur les quais et dans le parc en admirant les belles carrosseries de nos charmantes MG et de toutes leurs cousines. C'est l'endroit idéal pour se retrouver entre amis pour partager un petit apéritif et de croiser des vieilles connaissances du club.



Mais surtout c'est les centaines de MG, Triumph, Jaguar, Lotus, Rover, Riley... qui sont offertes à nos yeux et le tout sans distinction de marques, valeur. À Morges, une Midget peut être garée entre une Aston Martin Le Mans et une Bentley Continental et on ne saura pas laquelle a le plus de succès.

Donc si vous ne savez pas quoi faire le 1^{er} samedi d'octobre en 2011...

Hervé Ditner



Conférence des clubs MG Européens à Abingdon le 2 octobre 2010

Le MG Club de France représenté par Philippe Aubry et Christian Lissot a participé à cette conférence qui a rassemblé une quinzaine de clubs MG.

Outre la nomination de Hakan Sigemark comme manager des clubs MG Européens en remplacement de Gert Jorgensen qui a occupé ce poste pendant 10 ans.

Gert a reçu la « Ton Maathuis cup » pour ses 10 années d'engagement à la cause MG, et le MGCC Luxembourg a reçu la Nuffield cup.

Chaque pays a présenté l'évolution de son club, les activités et actions, et nous avons parlé des problématiques spécifiques à chaque pays.



Nous sommes revenus avec pas mal d'idées sur la façon dont les gros clubs MG sont organisés.

Nous avons décidé des dates et des lieux des prochains MG Event : du 1^{er} au 4 août 2012 en Suède et fin août 2013 en Ecosse.

Philippe Aubry

Calendrier des prochaines manifestations

FÉVRIER

- 2 au 6 février** Salon Rétromobile – Paris : porte de Versailles : stand MGCF (nocturnes mercredi 2 et jeudi 3)
- 5 février** Assemblée Générale annuelle : vers 18 h à l'hôtel Mercure
Porte de la Plaine – Vanves (juste derrière le salon Rétromobile)

MARS

- 12 et 13 mars** Salon des belles champenoises – Reims : stand MGCF
Contact : Christian Milla 06 43 74 10 65 champagne-ardennes@mgclubdefrance.com
- 20 mars** Salon d'Arras : stand MGCF
Contact : Vincent Dransart 03 21 11 24 66 vincent.dransart@mgclubdefrance.com
- 21 au 24 mars** Stage de mécanique : 5^{ème} édition
au lycée Camille Jenatzy - 6, rue Charles Hermite - 75018 PARIS
Contact : Jacky Lelièvre 06 71 21 64 08 jacky.lelievre@mgclubdefrance.com
- 26 et 27 mars** Salon du coupé et du cabriolet – Paris : stand MGCF
www.saloncoupecabriolet.com
Contact : Philippe Aubry 06 62 96 53 83 philippe.aubry@mgclubdefrance.com
- 25 au 27 mars** Salon Avignon Motor Festival : stand MGCF
Contact : Jean-Paul Hautain-Nélis 06 12 06 43 12 ou 04 90 40 67 35 mg.deon@orange.fr

AVRIL

- 2 et 3 avril** Région Nord Pas de Calais : 8^{ème} rallye du Pas de Calais dans l'Avesnois
Contact : Vincent Dransart 03 21 11 24 66 vincent.dransart@mgclubdefrance.com
- 9 avril** Région Picardie : kermesse à l'aéroclub de Picardie, des avions et des MG
Contact : Eric Francolin 06 22 95 77 24 picardie@mgclubdefrance.com
- 15 au 17 avril** Salon Bordeaux Auto Retro : stand MGCF
Contact : Francis Bouyssou 06 81 30 92 63 minibouy@wanadoo.fr
- 29, 30 avril et 1^{er} mai** Région Pays de Loire : 7^{ème} route de l'huître en Vendée
Contact : Joël Fleury 06 09 66 53 35 joel.fleury@mgclubdefrance.com
- 30 avril et 1^{er} mai** Région Bourgogne : Classic Days - 4^{ème} édition de ce rendez-vous de la voiture ancienne à Magny Cours www.classic-days.fr
Contact : Gilles Coty 06 71 95 37 03 bourgogne@mgclubdefrance.com

MAI

- 13 au 15 mai** 30 ans du MG Club de France à Montlhéry et rallyes avec notamment une journée à tourner ou à profiter de l'anneau mythique réservé au MGCF ! Contact : 30ans@mgclubdefrance.com
- 28 et 29 mai** Région Alsace : le Kougelpopf'Run
Contact : Christophe Jacquot 06 23 19 21 09 alsace@mgclubdefrance.com
- 27 au 29 mai** Région PACA : 4^{ème} rallye MGCF Provence
Contact : Jean-Paul Hautain-Nélis 06 12 06 43 12 ou 04 90 40 67 35 mg.deon@orange.fr

JUIN

- 3 au 7 juin** International : MG Event en Belgique à Spa Francorchamp
- 11 au 13 juin** L'Euskadi MG Tour
Contact : Bernard Joubert 06 76 96 56 76 bernard.joubert@mgclubdefrance.com
- Mi juin** International : 50 ans de la Midget (UK)
- 27 au 30 juin** Stage de mécanique : 6^{ème} édition
au lycée Camille Jenatzy - 6, rue Charles Hermite - 75018 PARIS
Contact : Jacky Lelièvre jacky.lelievre@mgclubdefrance.com 06 71 21 64 08
- 24 au 26 juin** International : MG Live à Silverstone
- 25 et 26 juin** Région Auvergne : 4^{ème} rallye des Vaches Rouges
Contact : Claude Faroux 04 73 81 03 81 ou 06 07 22 56 24 faroux63150@orange.fr

JUILLET

- 1^{er} au 4 juillet** Région Bretagne : 3^{ème} rallye féminin
Contact : Nadine Santini 02 51 73 01 65 bretagne@mgclubdefrance.com
- 2 et 3 juillet** Retro Historique Festival à Caen :
Contact : Alain Danoy 02 31 20 11 34 alain.danoy@wanadoo.fr

AOÛT

- 26 août au 4 septembre** L'Irlande MG Tour
Contact : Francis Bouyssou 06 81 30 92 63 minibouy@wanadoo.fr





**Le MG Club de France fête ses 30 ans !
Du 13 au 15 mai 2011 à Montlhéry**

Une grande fête à ne pas manquer avec un super programme :

- > Un rallye promenade le vendredi et une soirée BBQ.
- > La journée du samedi à l'autodrome de Linas Montlhéry, privatisé pour le club, roulage, parades, jeux, activités et le déjeuner sur place.
- > Le dîner de gala des 30 ans, le samedi soir au Relais des Chartreux.
- > Un rallye vers Vaux le Vicomte le dimanche puis visite et déjeuner au château.

**Ouvert à toutes les MG anciennes et modernes
Ouvert à tous les propriétaires de MG**

**Découvrez les différentes formules proposées
(un jour, 2 jours, 3 jours) sur nos sites :
www.mg30.fr et www.mgclubdefrance.com**

**Contacts : 30ans@mgclubdefrance.com
ou 06 62 96 53 83**



Les animateurs régionaux du MGCF

Régions	Départements	Animateur	Adresse	Tel - Fax
Alsace	67 68	Christophe Jacquot	68000 Colmar alsace@mgclubdefrance.com	06 23 19 21 09
Aquitaine	24 33 40 47 64	Francis Bouyssou	33550 Haux aquitaine@mgclubdefrance.com	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 bourgogne@mgclubdefrance.com	06 71 95 37 03
Bretagne	22 29 35 56 44	Nadine Santini	44350 Guérande bretagne@mgclubdefrance.com	02 51 73 01 65
Centre Val de Loire	18 28 36 37 41 45	Jean René Créte	37210 Rochecorbon jr.crete@mgclubdefrance.com	02 47 29 12 36 06 09 72 03 62
Champagne Ardennes	08 10 51 52	Christian Milla	08270 Novion Porcien champagne-ardennes@mgclubdefrance.com	06 43 74 10 65
Franche Comté	25 39 70 90	Contacter la région voisine		
Ile de France Nord	75 93 95 92	Fabien Robert	95590 Presles fabien.robert@mgclubdefrance.com	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.roudniasky@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	Francis Pradayrol	81370 Saint Sulpice francispradayrol@orange.fr	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 Hautain-Nélis 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 38 73 74 Alpes et Pays de Gex 07 26 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

PAYS DE LOIRE

HOMMAGE

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de Simone Gaffyne l'épouse de David membre du MGCF et propriétaire d'une magnifique MG TD.

Simone nous a quittés au mois de juin à l'aube de ses 80 ans des suites d'une terrible maladie.

Nous garderons un excellent souvenir de Simone, toujours aux « petits soins » pour David et toujours prête à l'accompagner dans les rallyes du club MG de France.

Nous avons tous en mémoire le souhait de David de vendre

la TD à l'automne dernier au moment où Jean-Jacques Athias envisage l'organisation de l'escapade en Tunisie pour le mois de Novembre 2010.

Je me souviendrai toujours de l'appel enthousiaste de David qui m'annonce sa participation à ce rallye en Tunisie et son renoncement à la vente de la TD.

C'est avec un réel plaisir que nous avons partagé de bons moments avec eux durant cette escapade en Tunisie.

Tous ceux qui ont eu l'occasion de rencontrer Simone ont pu apprécier sa gentillesse et son habituelle générosité. Sa disparition laisse David dans un grand désarroi et une grande peine.

Les membres du MG Club de France ont témoigné de leur peine auprès de David et de sa famille lors de cette douloureuse épreuve.

Nous souhaitons à David beaucoup de courage et nos pensées iront à Simone pour l'éternité.



Joël Fleury

NORMANDIE

Salon Auto Moto Rétro de Rouen

Comme depuis plusieurs années, le MGCF était représenté les 25 et 26 septembre lors du salon Auto Moto Rétro de Rouen. Cette manifestation prend toujours plus d'ampleur, 150 exposants, 400 véhicules et 16000 visiteurs.

Nous y exposons la MGC, venue par la route malgré la pluie, très gentiment prêtée par Aldo Valente ainsi que la Type M de 1930 d'Alan Richards. Ces deux véhicules ont été très admirés et photographiés.

Nous avons reçu les visites de nombreux possesseurs ou amateurs de la marque d'Abingdon, ainsi que les curieux que nous avons renseignés sur notre club et ses nombreuses activités.

Un nouveau membre nous a rejoint, Eric Police (MG B 1979) habitant Amfreville dans le Calvados.



C'est toujours avec plaisir que nous répondons aux diverses questions et tâchons de proposer des solutions aux problèmes techniques qui nous sont soumis. Le samedi Bernard Arnould est venu de la Manche pour m'aider à tenir le stand.

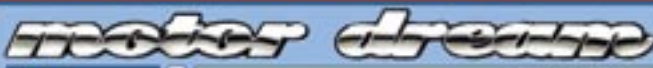
Dimanche, ce fut le tour de Jean Louis Beaurin accompagné de son épouse qui nous a bien aidé pour la tenue de la boutique. Nous avons enregistré plus de ventes que l'an dernier. Un très grand merci à eux.

Le club a aussi été représenté à la réunion d'information organisée par la FFVE pour évoquer les grands problèmes du moment.

L'édition 2011 se tiendra les 24 et 25 septembre, reprenez ces dates et nous comptons aussi sur d'autres membres pour nous aider à représenter notre club lors de ce salon dans l'ouest.

Alain Danoy


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


 depuis 1979
Le plus important stock de pièces.
 MG Mini Jaguar Healey Triumph
 Tel : 01 30 80 20 30
 www.motordream.com
 Commandes en ligne, Infos techniques.
 ZAC du Cornouiller, 78870 BAILLY.
 Tel: 0892 70 10 78 - Fax: 01 30 80 21 50

RHÔNE-ALPES

3^{ème} Rebloch'run les 11 et 12 septembre

Comme à chaque fois, la majorité des participants avaient tenu à se retrouver dès le vendredi soir, à l'hôtel-restaurant « La Croix St Maurice » au Grand-Bornand, pour recevoir le road-book, la

plaque du rallye représentant une MGB-GT au Cornet de Roselend et un tee-shirt aux couleurs du MGCF

Dès 9 heures, samedi matin, Anne et Jacques, du haut de l'escalier de l'hôtel, nous ont fait les dernières recommandations, et après remise du questionnaire de la journée, départ de minute en minute des 27 participants, vers La Clusaz, pour un 1^{er} arrêt photos au col des Aravis (1486m) puis descente vers

Flumet, ensuite Notre Dame de Bellecombe et arrivée à la station des Saisies où nous attendait une question sur la carrière et les médailles de Frank Piccard, l'enfant du pays. En route vers Hauteluce, puis soit une route « normale » soit celle du col du Pré-Boudin beaucoup plus étroite et pittoresque... Après un passage dans Beaufort, accompagné du son des accordéons, nous allons vers Arêches et attaquons une vraie route de montagne, sinueuse et étroite, peuplée de cyclistes et de randonneurs pédestres, dans laquelle nous avons dû croiser 4 ou 5 véhicules à moteur, et vue la largeur de la route, c'était suffisant... La récompense était l'arrivée au refuge du Plan de la Lai (1844m) avec une vue magnifique sur le lac et le barrage de Roselend !



Arrivée vers midi à l'auberge de la Nova à l'entrée de la Vallée des Glaciers pour un déjeuner en plein air.

Départ vers 15 heures, pour 135 km près du Massif du Mont Blanc.

Après 27 km, traversée de Beaufort et arrêt à la Coopérative Laitière pour faire le plein de ce délicieux fromage. En route vers le Signal de Bisanne (1939m) pour un regroupement afin d'admirer un paysage magnifique des Alpes sur 360° ! Superbe !!!

Descente vers les Saisies, traversée de Praz sur Arly, de Megève, de Sallanches et un détour devant le Carmel du Reposoir. Arrivée au Grand Bornand pour la nuit après le passage du mythique col de la Colombière.

A l'arrivée un cadeau pour chacun : une bouteille de vin blanc de Savoie, une de rouge et bien entendu un reblochon...

Dimanche matin, départ pour 82 km avec un impératif : être sur le quai d'embarquement à Annecy à 12 heures pétantes ! Passage par La Clusaz et rencontre avec les vaches qui se rendaient à la foire, par la même route que nous ! Une très belle, bruyante et odorante rencontre ... Passage devant la poste de Manigod, bâtiment joliment conservé. Montée du col du Marais, du col de l'Epine, et du col de la Forclaz avec arrêt obligatoire

pour profiter du lac d'Annecy, vu depuis 1157m d'altitude.

Ensuite, descente vers Annecy par Menthon St Bernard et son château, et arrivée à l'hôtel de ville où le parking nous était réservé.

Embarquement sur le bateau de croisière « Libellule », pour un déjeuner-croisière sur le Lac. La remise des prix a eu lieu à la fin du repas, un certain nombre de cadeaux reprenant pour certains

l'emblème du Grand Bornand ont été distribués (paire de jumelles, cadre photo numérique, appareil photo numérique. Le podium est ainsi constitué : 3^{ème} place pour l'équipage Pons, 2^{ème} pour l'équipage Lemaire et sur la 1^{ère} marche, un équipage



féminin Wanda et sa cousine Isabelle.

Un grand merci aux participants d'avoir respecté les horaires, à la météo d'avoir été si généreuse et à Anne et Jacques pour ce superbe parcours et cette organisation sans faille.

Un rebloch' comme on les aime : fait à cœur, parfumé, avec un goût de reviens-y.... Le prochain à la prochaine année paire !

Alain Seutin

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
APPROUVE PAR

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

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

RHÔNE-ALPES

Escapade autour du Mont Blanc du 30 juillet au 1er août

18 équipages s'étaient donné rendez vous à Saint Pierre de Faucigny, près d'Annecy pour une escapade de 3 jours autour du Mont Blanc, à travers la Suisse, l'Italie et la Savoie.

Motivés, certains participants arrivèrent en convoi de la riante Alsace, dont une superbe MGA prune, restaurée par Monsieur et conduite par Madame.

D'autres durent, bon gré mal gré, suivre le rouge convoi des 12 camions du cirque Zavatta en tournée dans la Région au volant de leur Twin Cam, rouge aussi.



Pour certains, c'était leur premier rallye : aussi leurs rutilantes modernes avaient été bien briquées et brillaient de mille feux aux cotés des somptueuses B, glorieuses A et autres modernes.

Le départ fut donné dans la bonne humeur comme toujours par Georges pour une première journée digne du Tour de France et commençant par une incursion dans le « Canada Suisse » avant d'attaquer le col du Grand Saint Bernard pour descendre ensuite en Italie dans la magnifique Vallée d'Aoste, encadrée par de splendides châteaux, gardiens de la Vallée. Ascension du San Carlo ensuite, toujours autour du « Monte Bianco ».



Passage et halte remarquables de nos MG dans la station de la Thuile, après une première étape de 231 km, le franchissement de 4 cols et des provisions bien utiles du chocolat local. Départ ensoleillé le lendemain et retour en France pour traverser Val d'Isère, où le cirque Zavatta nous avait d'ailleurs rejoint, et franchir avec fierté le col de l'Iseran (2770 m) avant d'affronter la prochaine étape ; le copieux déjeuner savoyard



à Bonneval sur Arc, un des plus beaux villages de France.

La digestion fut bien aidée par la grimpe de l'après-midi à travers le Col de la Madeleine avant une descente homérique sur Moutiers.

Mention spéciale pour notre équipage de photographes, dans son roadster allemand (ouhhhh) et pour la rapidité de Patrice et Dominique Péret à résoudre leur panne et à nous retrouver dans la plus parfaite bonne humeur, bien aidés par alsaciens et aquitains.



Pour notre dernière journée, Georges et Antoinette ont réussi l'exploit de nous faire franchir les cols des Saisies, des Aravis et de Cormet de Roselend dans la matinée, en traversant foires locales au saucisson et au jambon, brocantes, vertes stations de ski et troupeau de vaches et de Harley Davidson.

Au terme de ce gymkhana, une dernière épreuve nous attendait le midi au Grand Bornand, capitale du Reblochon : terminer les monumentales et délicieuses tartiflettes par une température des plus estivales !

Wanda Hannecart-Weyth

AQUITAINE

L'Ardèche MG Tour

L'Ardèche MG Tour organisé par le MGCF (région Aquitaine) a sillonné durant quatre jours les routes de la Haute Loire, les Monts d'Ardèche jusqu'aux Gorges de l'Ardèche du 27 juin au 1er juillet 2010.

25 équipages venus des quatre coins de la France (Aquitaine, région parisienne, Touraine, Bretagne, Nord, Alsace) et même de l'étranger (Suisse, Belgique, Angleterre) sont au rendez-vous, au volant de 2 TF 1500, 9 MG A, 9 MG B (dont 4 GT et un V8), 5 F et TF modernes ainsi qu'un Land Rover suivi de son plateau pour l'assistance.

Des « spécialités » locales : la dentelle fabriquée à la main, la lentille verte en AOC, la liqueur de verveine du Velay et les vaches qui sont au moins aussi nombreuses que les habitants.

Mais aussi des petits cadeaux souvenirs : un joli petit foulard confectionné par Carole, un sac de voyage, une écharpe anglaise. Quelques petits tracas mécaniques (freinage, bobine, allumage) : des soucis de freinage sur 2 MG A, un problème de bobine sur une B GT, des soucis d'allumage sur une B.

Le groupe de MG'istes a eu une pensée à Entraigues sur Volane pour Jean Ferrat « Que sa montagne est belle !
Ils ont passé des Moments Grandioses en Ardèche !



875 km parcourus sur des routes magnifiques, le plus souvent étroites et très sinueuses dont 2 «spéciales du Monte Carlo».



Des surprises : pause saucisson de Ste Eulalie accompagné de vin venu de Belgique, ravitaillement en eau fraîche par Jérôme, « Webmaster » du MGCF en vacances dans le secteur, une fondue suisse et la rencontre du Père Pierre-Jean.



Des villes passionnantes comme Le Puy en Velay, des lieux et panoramas magiques et des villages pittoresques.



Une nature authentique : forêts denses, bocages verdoyants, beaux pâturages fleuris, montagne jaune aux parfums de genêts, forêts de châtaigniers.



Quatre jours avec de franches rigolades, sous un soleil de plomb incitant les équipages à rechercher ombre et eau !

Francis et Jocelyne remercient tous les participants pour leur amitié et leur enthousiasme mais aussi les partenaires Alain de Sud-Ouest Radiateur, Jean-Charles de la société BVF et Patrick du garage des Anciennes. Pour terminer, Michel et Alice pour l'assistance et à Bruno Roucoules pour les photos.

Le compte rendu de Francis Bouyssou et Jocelyne Béoustés est disponible sur le site du Club et assorti de nombreuses photos.

Marie-Hélène Bergel



Des rallyes du MGCF dans la presse...

MG club de France

2^e Rallye féminin



Nathalie Petit, la gagnante de l'épreuve de régularité, en MGA.



La vingtaine de conductrices autour de Nathalie, sur la passerelle du ferry.

Mot d'ordre : les femmes au volant ! Le deuxième rallye féminin annuel du club MG, organisé par Nathalie Sautou, s'est déroulé du 10 au 13 septembre. Depuis la ville fortifiée de Guérande, sa destination était Belle-Ile-en-Mer, le bien nommé. On imagine aisément le transport des MG à bord du ferry, conduits par ces dames, abonnées des nombreux conseils de ces messieurs ! Conseils qui, finalement, n'ont pas été indispensables, les conductrices se débrouillant parfaitement toutes seules. Seul un échappement de MGB laissa per terre, qui sera vite remis à l'arrivée par moniteur.

Sur l'île, les promeneuses et visiteurs d'un jardin privé, du grand phare, des belles criques, enfin de tout ce qui fait son charme, se sont enfilées au cours de ces trois jours. Nathalie, la gémelle organisatrice, avait même eu l'idée de faire former une route

de l'île le dimanche soir pour organiser une épreuve de régularité sur 1 km. Nos conductrices se sont prêtées avec brio à ce petit jeu remporté par Nathalie en MGA. Elle s'est vu offrir un superbe écusson de la marque réalisé en verre soufflé par une verrière de l'île.

Comme dans Autriche, ce rallye se termina, non par un banquet en forêt, mais par un repas sur le port de Vannes. Encore beaucoup de mesdames, vous prouvez que l'automobile ancienne est aussi une affaire de couple, et vous n'avez rien à envier à tous ces messieurs pleins d'a priori !

Rendez-vous est pris pour le troisième rallye féminin, toujours en Bretagne. III

MG CLUB DE FRANCE
M. 06 42 94 83 83 (Philippe Aubry)
e-mail : info@mgclubdefrance.com

ave de L'AUTO

Le 2^{ème} rallye féminin à Belle Ile en Mer

Compte rendu et photos disponibles sur le site du club et à paraître dans le prochain numéro d'Heritage.

LA VIE DE L'AUTO N°1428 / 30 septembre 2010 25

LES VANS

De belles sportives avaient rendez-vous au Carmel



Très rare, un MGA Coupé 1 600 Twin Cam. Superbe MG TF 1 500 de 1947. Photos Jérôme BOËLY



L'Ardèche MG Tour

À l'initiative de ses correspondants de la région Aquitaine, le MG Club de France (MGCF) organisait la semaine dernière un rallye rassemblant 25 équipages et autant de voitures de la marque, venues de France, de Bel-

gique, de Suisse, et de Grande-Bretagne. Parti du Puy-en-Velay lundi dernier, le rallye a sillonné le sud de la Loire en passant par le mont Gerbier-de-Jonc, puis le nord de l'Ardèche. Il a fait étape à Voût, avant de rejoindre Les Vans par Lou-

bourne et le col de Meynard, pour s'installer deux jours au Carmel, à la découverte du Pays des Vans. La cour du Carmel abritait mercredi et jeudi soir une véritable collection de voitures de sport MG, dont une superbe MG TF 1 500 (1947), le

très rare MGA Coupé 1 600 Twin Cam (1960) et, venue de Suisse, une MGB Cabriolet MK1 (1967). Parmi les participants, Jérôme Boëly, originaire de Puyzac, le webmaster de MGCF, lançait un appel aux collectionneurs locaux :

« Nous accueillons toutes les MG, de 1924 jusqu'aux dernières produites en 2006, dans le cadre d'un travail de recensement des voitures encore existantes, véritable patrimoine ».

Marc PLESSARD

<http://www.mgclubdefrance.com>.

Belle balade pour le MG Club de France

l'éveil



C'est à Vals-près-le-Puy que le rendez-vous des membres du «MG Club de France» était donné ce dimanche en fin de journée. Les participants venus de la France entière (Bretagne, Aquitaine, région Parisienne, Touraine, Nord) et même de l'étranger (Suisse, Belgique, Angleterre) avec leurs belles mécaniques vont parcourir près de 9 000 kms.

Le MG Club de France (MGCF) est une association créée en 1981 qui regroupe les propriétaires et les amateurs de voitures de marque MG.

Quatre jours de balade, de rencontres, de

visites au départ du Puy-en-Velay, en traversant le département de l'Ardèche du nord au sud, le tout ponctué de sites remarquables dont le Mont-Gerbier de Jonc et les Gorges de l'Ardèche. Une halte à la petite ville thermale de Vals-les-Bains connue pour être le départ des spécialistes du Mont-Carlo est prévue. Puis, le rallye se terminera au village des Vans en Ardèche méridionale au pied des contreforts des Cévennes.

Les voitures : 1 TD de 1932, 2 TF 1500 de 1954, 8 A de 1956 à 1961, 9 B de 1967 à 1972, 5 modernes F et TF et le 3 Land Rover pour l'assistance.

MILLERS OILS

Les moteurs anciens tournent mieux et tiennent plus longtemps avec les huiles et traitements carburant **MILLERS CLASSIC**



Visitez le site internet pour un support technique des fichiers techniques à télécharger. Commandez par email ou téléphone. Livraison dans toute la France.



05 55 78 54 20

www.joffrenytours.com

L'assurance de votre véhicule de collection

à partir de

23€**



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

L'assurance d'un spécialiste

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

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

Devis gratuit

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

LÉGENDE



ASSURANCE

Nous partageons la même passion

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

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

REMISE
10%
MEMBRE
CLUB LVA

PARTENAIRE
le Club
LVA
LOISIRS VEHICULES ANCIENS