



HERITAGE

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

N° 33 FÉVRIER 2014

7,50 €



MG TYPE "M"

L'EMBRYON DU SUCCÈS

ABINGDON,
DE L'APOGÉE
À LA FERMETURE

ASTON MARTIN MGB



SPÉCIAL

SALON
**RETRO
MOBILE**
AUTO · MOTO · PASSION

Éditorial / 03

Actualité / 04

Rétromobile 2014.
 Vos souvenirs MG sur DVD

MG French Connection / 05

Il y a 90 ans naissait
 la marque MG - Épisode 2 / 06

Insolite / 10

Calendrier
 des manifestations 2014 / 11

Sorties nationales
 & internationales / 12

Tableau des animateurs
 régionaux du MGCF / 15

Conversation avec
 Easter Kirkland / 16

Rubrique des registres / 18

MG d'avant guerre - MG Type «M»,
 l'embryon du succès / 20

Registre A - Les MGA CKD -
 A very good trip / 22

Registre Midget - Une MG Midget ?
 Et pourquoi pas... / 24

Registre Modernes - Après Abingdon...
 Longbridge / 25

Registre B - L'Aston Martin MGB / 26



59 rue Violet, 75015 Paris - tél 06 62 96 53 83
 Email : info@mgclubdefrance.com
 Site : http://www.mgclubdefrance.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-PRÉSIDENT : Vincent Dransart**
 62560 Fauquembergues
 03 21 95 93 24
 vincent.dransart@mgclubdefrance.com
- TRÉSORIER : Joël Quenet**
 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

REGISTRES

- MG D'AVANT-GUERRE :**
 Vincent Dransart - 62560 Fauquembergues
 03 21 95 93 24 - vincent.dransart@mgclubdefrance.com
 Philippe Brasier - philippe.brasier@mgclubdefrance.com
- MG SÉRIÉ :**
 Joël Fleury - 6 impasse des Douves - 35 630 Hédé
 02 90 78 13 55 - joel.fleury@mgclubdefrance.com
- MG REGISTRY Y :**
 Nous cherchons un nouvel animateur
- MG REGISTRE A :**
 Christian Lissot - 8 rue de l'Étang Le Guay - 91 460 Marcoussis
 06 07 18 59 12 - christian.lissot@mgclubdefrance.com
 Benoît Herpin - benoit.herpin@mgclubdefrance.com
- MIDGET :**
 Thierry Dupont et Philippe Poulle
 midget@mgclubdefrance.com
- MG 1100 ET 1300 :**
 Jacques Truchon - 10 bis rue des chênes - 33 600 Pessac
 05 56 46 09 70 - jacques.truchon@mgclubdefrance.com
- MG REGISTRE B :**
 Bernard Joubert - 15 chemin de Cantelaudette - 33360 Latresne
 06 76 96 56 76 - bernard.joubert@mgclubdefrance.com
- MG REGISTRE C :**
 Aldo Valente - 30 voie Delacroix - 94400 Vitry sur Seine
 06 64 06 59 28 - aldo.valente@mgclubdefrance.com
- MG MODERNES :**
 Jean-Louis Girardier - 31 rue Charles Allemand 25400 Audincourt
 06 88 06 00 56 - jeanlouis.girardier@mgclubdefrance.com
 Bernard Ricordeau - bernard.ricordeau@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
- Bernard Joubert : Registre B et région aquitaine**
 15 chemin de Cantelaudette - 33360 Latresne
 06 76 96 56 76 - bernard.joubert@mgclubdefrance.com
- Christian Lissot : Responsable des registres**
 8 rue de l'Étang Le Guay - 91 460 Marcoussis
 06 07 18 59 12 - christian.lissot@mgclubdefrance.com
- Philippe Paillas : Animation de la région parisienne**
 23 Quai de la Mame - 94340 Joinville le Pont
 06 72 20 79 26 - philippe.paillas@mgclubdefrance.com
- Martine Pineau : Animation de l'Essonne**
 27 avenue des peupliers - 91210 Draveil
 06 74 74 56 13 - martine.pineau@mgclubdefrance.com
- Jacques Girodon :**
 Gestion du fichier et assistance à la communication
 8 rue Henri Rabourdin - 78140 Vélizy Villacoublay
 06 86 21 78 32 - jacques.girodon@mgclubdefrance.com
- Philippe Brasier : Registre des Avant Guerre**
 19 rue Uriane Sorriaux - 62300 Lens
 06 08 51 70 14 - philippe.brasier@mgclubdefrance.com
- Jean Cesbron : Responsable région Pays de Loire**
 18 rue de la Picherie - 44120 Vertou
 06 48 37 30 30 - jean.cesbron@mgclubdefrance.com
- Denis Vasdeboncoeur :**
 Accueil des nouveaux membres et secrétaire adjoint
 43 av F. Adam - 94100 St Maur des Fossés
 denis.vasdeboncoeur@mgclubdefrance.com
- Georges Vuillemin : Calendrier et sorties**
 275 route du col - 01170 Crozet
 06 09 08 82 29 - georges.vuillemin@mgclubdefrance.com
- Patrice Pêret : Coordination des salons**
 9 rue du Maréchal Lyautey - 94170 Le Perreux sur Marne
 06 80 88 69 08 - patrice.peret@mgclubdefrance.com

HERITAGE

- DIRECTEUR DE LA PUBLICATION**
 Philippe Aubry - 06 62 96 53 83
 philippe.aubry@mgclubdefrance.com
- RÉDACTEUR EN CHEF**
 Christian Lissot - 06 07 18 59 12
 christian.lissot@mgclubdefrance.com

MAQUETTISTE
 Julien Valo - 06 37 25 86 30 - julienvalo@gmail.com - http://be.net/julienvalo

REMERCIEMENTS :
 Textes : Philippe Aubry, François Cortial, Gilles Dumazet, Vincent Dransart,
 Thierry Dupont et Philippe Poulle, Chantal Desmoulières, Annie Ghirardi,
 Bernard Joubert, Easter Kirkland, Christian Lissot, Patrice Pêret
 Photos : Réservé MG Club de France

IMPRIMEUR :
 PRN
 28 rue du poirier - BP 90 180 - 14652 CARPIQUET CEDEX
 (Imprimé en France / Printed in France)

CHERS AMIS MGISTES,



Chers amis MGistes;
 Je vous présente, au nom du CA du club et en mon nom, mes meilleurs vœux pour 2014. Nous avons le plaisir de vous présenter ce nouveau numéro de MG Héritage que nous avons souhaité publier avant Rétromobile. Il lance la saison et l'année des 90 ans de la marque MG. Eh oui, déjà 90 ans!

Que de modèles fabriqués durant cette période, et que de rebondissements dans l'histoire de la marque tant dans son histoire industrielle que dans ses succès en sport automobile. Aujourd'hui la marque existe toujours avec des actionnaires chinois, qui continuent l'histoire en fabriquant des petites berlines. En plus du marché chinois, les MG sont également vendues en Angleterre. A quand un retour en France ? Nous n'avons pas d'informations en la matière. Probablement pas très vite car le marché automobile est un peu morose.

Samedi 13 avril 2014, notre AG sera organisée en Rhône-Alpes par Jocelyne Denis, Georges Vuillemin et leur équipe. Nous en profiterons pour découvrir la région du 12 au 14 avril. Autre moment phare de la saison : le MG French Connection pour fêter les 90 ans de MG. Il est organisé par Gilles Dumazet et son équipe, et aura lieu du 20 au 22 juin à Vichy. Nous attendons une centaine de MG venues des 4 coins d'Europe.

Les offres de sorties sont très nombreuses pour 2014. Vous trouverez sur notre site www.mgclubdefrance.com le calendrier 2014 ainsi que les comptes rendus des activités de la fin 2013. Si vous souhaitez nous faire parvenir des petits articles (texte en word) et des photos (format jpeg 300 dpi maxi - merci d'éviter les photos très lourdes), vous pouvez nous les envoyer aux adresses suivantes : christian.lissot@mgclubdefrance.com, jacques.girodon@mgclubdefrance.com et philippe.aubry@mgclubdefrance.com. Nous en ferons bon usage.

Enfin, je remercie Christian Lissot, notre nouveau rédacteur en chef, et son équipe de rédaction pour la réalisation d'Héritage. J'espère que vous apprécierez les articles sur l'histoire de la marque, les registres et les comptes rendus des sorties de fin 2013. Si vous n'avez pas encore renouvelé votre adhésion à notre club, merci de le faire très vite. Notre trésorier appréciera.

J'espère que vous viendrez nous rendre visite à Rétromobile, ou que nous aurons le plaisir de nous rencontrer au fil des sorties de 2014.

Safety fast bien sûr !

Philippe Aubry
 Président du MG Club de France

Pièces et Service de Qualité Depuis 1982*

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

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

Visitez notre Website : www.angloparts.com

Anglo-Parts Belgium
 Brusselssteenweg 245
 B-2800 Mechelen • Belgium
 Tel. +32 15 42.37.83
 Fax +32 15 42.34.45

Distributeur Guy Gardel
 3 bis, Rue des Ecoles
 F-59254 Ghyvelde • France
 Tél.: 03 28 26 61 00
 Fax: 03 28 26 83 73

ACTUALITÉ

RÉTROMOBILE 2014 DU 5 AU 9 FÉVRIER



Comme chaque année, le MGCF sera présent à Rétromobile et, évocation des 90 ans de la marque oblige, une exceptionnelle MG super sport de 1925 sera exposée.

Le salon se tiendra dans un hall encore plus grand que les années précédentes, avec des thèmes et des autos exceptionnels : à l'entrée du salon deux voitures de record des années 1920 vous accueillent, une Babs, un monstre

avec un énorme moteur de bombardier de la Grande Guerre (un 12 cylindres en V Liberty de 27 litres de cylindrée qui développe 500 à 600cv) et une Sunbeam 350cv, propulsée elle aussi par un moteur d'avion, un Manitou 12 cylindres de 18 322 cm3.

L'exposition compte aussi une quinzaine de voitures de Maharadjahs, un podium exceptionnel avec - pour la première fois - les prototypes Alpine ou encore des autos du Paris Dakar.

Sans oublier de nous rendre visite au Pavillon 1, allée L, Stand n°93 où un cadeau vous attend ...

Contact : Patrice Peret
patrice.peret@mgclubdefrance.com
ou 06 80 88 69 08

VOS SOUVENIRS MG SUR DVD

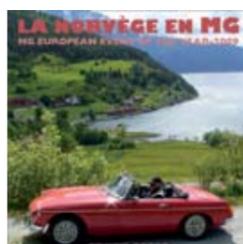
Roger et Annie Bardelot, vous les avez sûrement croisés caméra à la main lors de manifestations du MGCF. Ils nous proposent des DVD, réalisés à ces occasions et répertoriés ci-après, au tarif de 15 € (frais de port inclus) par exemplaire.

Pour plus d'information sur comment se les procurer, contacter Annie : annieghirardi@orange.fr.



LES MAINS DANS LE MOTEUR - 2008

Réalisé à l'occasion du 1^{er} stage mécanique, aperçu des principaux points de réglage et d'entretien de la MG.



LA NORVÈGE EN MG - 2009

A l'occasion du MG Event, 5 équipages français sur les routes norvégiennes : Oslo, Bergen, Geiranger, Trondheim, Lillehammer.



LOHÉAC - 2010

2^{ème} rallye des MG d'avant guerre à Lohéac en Bretagne, au sud de Rennes.
Ce DVD contient en bonus Le Mans Classic 2010.



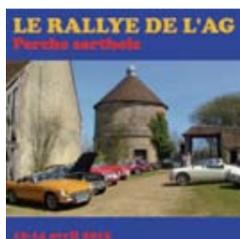
MONTLHÉRY - 2011

Les 30 ans du MGCF sur le circuit de Montlhéry et à Vaux le Vicomte.



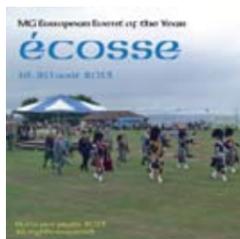
50ÈME ANNIVERSAIRE DE LA MGB - 2012

La MGB fête ses 50ans à St Avit dans le Périgord Noir. Concours d'élégance.



LE RALLYE DE L'AG - 2013

Perche sarthois et Vallée du Loir.



ÉCOSSE - 2013

Les moments les plus marquants du MG European Event dans la région d'Aviemore: ses monuments (Fort George, Cawdor Castle et Urquhart Castle), le monstre du Loch Ness et les distilleries de la vallée de la Spey.

MG FRENCH CONNECTION

Vichy les 20/21/22 juin 2014

MG FÊTE SES 90 ANS!

INSCRIVEZ-VOUS DÈS MAINTENANT !

1924 2014



LE PROGRAMME

Vendredi 20 juin 2014

- Accueil des participants à partir de 14 heures
- Activités en après midi
- Dîner en commun en toute convivialité (optionnel)

Samedi 21 juin 2014

- Parc des Sources : répartition des équipages sur les deux circuits
- Randonnées en suivant les road-books
- Retour aux hôtels en fin d'après midi, visite de l'Opéra de Vichy
- Soirée de gala dans les salons Napoléon III de l'Opéra de Vichy

Dimanche 22 juin 2014

- Départ en début de matinée pour le second circuit touristique
- Randonnées en suivant les road-books
- Vers dix neuf heures, retour au Parc des Sources, et fin de la manifestation

TARIFS ET MODALITÉS PRATIQUES

- Prix : 335 € pour un équipage de 2 personnes et 168 € pour 1 personne, comprenant les déjeuner et dîner de gala du samedi, déjeuner du dimanche, les visites, l'animation, les road books, cadeau, l'assistance mécanique
- Hôtel à votre charge, prix négociés dans les établissements ** et ***, entre 90 € et 108 € par nuit (base chambre double + petit déjeuner)
- Voitures garées pour les nuits dans un parking clos et gardé + stationnement assuré pour les remorques

Options :

- Repas des vendredi et dimanche
- Nuitée du dimanche

CONTACT

Gilles Dumazet :

Email : gilles.dumazet@mgclubdefrance.com • Tél : 06 80 00 48 91
Bulletin d'inscription disponible sur le site internet du MGCF (rubrique calendrier) ou sur simple demande à G.Dumazet

«Nous sommes très heureux de vous convier au MG French Connection qui fêtera dignement les 90 ans de la marque MG. Il est organisé par Gilles Dumazet et son équipe, et aura lieu du 20 au 22 juin 2014 à Vichy.

Nous attendons une centaine de MG venues des 4 coins d'Europe.»

Philippe Aubry,
président du MGCF

Vous êtes invités à venir découvrir les trésors cachés du Bourbonnais : Vichy, les gorges de la Sioule, le château fort médiéval de Tournoël, le musée automobile de Bellanaves, Charroux, cité ancienne fortifiée et classée parmi les plus beaux villages de France, la vallée de la Crédogne, le château de Busset,... pour ne citer que les principaux, car tout au long des rallyes de nombreuses curiosités seront à découvrir.

C'est la magnifique ville thermale de Vichy qui servira d'accueil pour la MG French Connection, et vous aurez le grand honneur d'être reçus dans les salons Napoléon III de l'opéra pour la soirée de gala. Deux superbes circuits touristiques en boucle seront empruntés par chaque équipage: «découverte des gorges de la Sioule» et «découverte de la montagne bourbonnaise».



IL Y A 90 ANS,
NAISSAIT LA MARQUE MG

1
20
24

2
0
1
4

ÉPISODE 2 :
LES ANNÉES
FASTES

SI LES DÉBUTS DE L'EXISTENCE DE MG ONT ÉTÉ PLUTÔT LIMPIDES,
LA PÉRIODE APRÈS GUERRE JUSQU'EN 1980 VA AUSSI S'AVÉRER RICHE
DE SUCCÈS MAIS BIEN PLUS TOURMENTÉE...

L'APRÈS-GUERRE

Après la mort de Cecil Kimber, Harold Ryder et SV Smith vont se succéder à la tête de la marque. Mais ce sont les directeurs généraux de l'usine d'Abingdon, Georges Propert, (déjà directeur avant la guerre), Jack Tatlow (issu de Riley) et surtout John Thornley (ancien directeur du service réparations et mises au Point) à partir de 1952, qui vont donner à MG un nouvel essor, en dépit de la politique «anti sport» du groupe Nuffield.

regroupe Morris Motors Limited et la Austin Motor Company (les deux plus importantes firmes anglaises par leur volume de production). Le tout nouveau groupe rachète Healey l'année suivante.



LEONARD LORD ET DONALD HEALEY AU
SALON DE LONDRES EN 1952

MG va devoir s'adapter à cette nouvelle donne. Lord Nuffield est alors âgé de 73 ans et, s'il demeure président de BMC jusqu'à sa mort en 1963, il ne va conserver que des fonctions honorifiques. C'est donc Leonard Lord, président du conseil d'administration d'Austin et directeur général, qui tient les manettes de BMC. Heureusement, l'hégémonie du sigle Austin ne se réalise pas étant donné l'importance du réseau d'agents et de concessionnaires Morris, et c'est donc la solution d'une «valse des écussons» qui est privilégiée : habiller des modèles de base portant indifféremment les marques Austin, Morris, MG et autres. Les petites différences n'étaient pas interdites si elles ne coûtaient pas cher et donnaient l'impression de voitures différentes...

Les MG, s'accommodant mal à cette technique, étaient plutôt «mal vues» par Lord mais il était obligé de reconnaître les performances commerciales de la petite marque d'Abingdon.

Dès 1945, la production des MG reprend à l'usine d'Abingdon avec la MG TC, qui va assurer le renouveau de la marque, avec près de 100000 exemplaires (plus que l'ensemble de la production MG d'avant guerre). À l'aube des années 50, la clientèle réclamait néanmoins un peu plus de modernisme: c'est la TD, conçue à partir d'éléments repris sur la Y qui va permettre à MG de franchir le cap des 10 000 véhicules/an en 1950.

LES GRANDS SUCCÈS MG ET MINI

MG va être absorbé en 1952 dans le nouveau groupe British Motor Corporation Limited (BMC) qui

AU PREMIER RANG DE GAUCHE À
DROITE : DICK MAYNARD, GEORGES
PROPERT, CECIL KIMBER,
BILL SINGSBY, JOHN THORNLEY,
GEORGES TUCK



JOHN THORNEY (2^{ÈME} EN PARTANT
DE LA GAUCHE) ET SYD ENEVER
LE CONCEPTEUR EN CHEF (4^{ÈME} POSITION).
NOTER LA AH FROGEYE À DROITE

Les premiers exemples de la politique BMC seront la Magnette sortie en 1953 qui est aussi une Wolseley 4/44 rebadgée, suivie en 1962 par la MG 1100 versus Austin Morris 1100. L'usine MG va également devoir assembler d'autres modèles que ceux de la marque : Austin Healey 3000, Frogeye et Sprite, Austin Cambridge,...

MG va changer de dimension dans les années 50 et 60 grâce aux modèles A et B : la réorganisation de l'usine d'Abingdon va permettre des cadences encore plus élevées. John Thornley décrit cette période comme la plus spectaculaire d'Abingdon : « Jusqu'en 1952, Abingdon produisait grosso modo 250 véhicules par semaine. En 1956, il en sortait 1300 sur la même surface d'atelier; nous avons 1300 employés et une sorte de jeu «une voiture par semaine et par personne qui peut faire mieux ?». Si la MGA est encore une auto «classique» en terme de méthode de fabrication (coque et châssis séparés), Abingdon va être sérieusement modernisé avec les MGB et GT pour s'adapter à la cadence et au process d'assemblage d'une monocoque.

L'année 1959 verra la naissance du plus grand succès de BMC : La Mini, désignée par Alec Issigonis. Elle va alimenter les usines de Longbridge et Cowley tout au long d'une carrière de 40 ans et - principes maison obligent - sera badgée Austin, Leyland, Morris, Riley, Wolseley...mais non MG. Cela aurait été naturel pour la version sportive de la Mini, mais c'est à John Cooper que revint le mérite de porter haut les couleurs de BMC en compétition.

BMC change de nom en 1966 avec l'absorption de Jaguar pour devenir British Motor Holding (BMH).

DE BMH À BLMC

À l'aube des années 70, se profile un rapprochement de BMH avec Leyland, encouragé par Tony Benn, chairman du comité gouvernemental de réorganisation de l'industrie. Il faut dire qu'à cette époque le groupe Leyland est en plein succès, alors que BMH est dans une position financière très délicate, et le gouvernement britannique espère dans cette opération que le dynamisme de Leyland va profiter au groupe Austin-Morris.

Leyland a une histoire très ancienne qui remonte à 1896. Cette marque était surtout connue en tant que fabricant de bus et de camions mais elle a su se diversifier avec le rachat en 1961 de Standard Motors (issu du rapprochement en 1944 de Standard et de Triumph) et se grouper en 1965 avec Rover pour constituer Leyland Motor Company (LMC).

Au sein du groupe Leyland, Rover devient alors le constructeur de véhicules haut de gamme. Finalement BMH et LMC fusionnent en 1968 pour former British Leyland Motor Company (BLMC).

BLMC regroupe alors pratiquement tous les constructeurs britanniques. Il comprend donc une marque généraliste Austin-Morris, quatre marques spécialisées, Jaguar, MG, Triumph et Rover produisant des véhicules de niches ou de luxe, et Leyland pour les bus, camions et véhicules industriels.



LEONARD LORD AUX COMMANDES D'UNE MINI



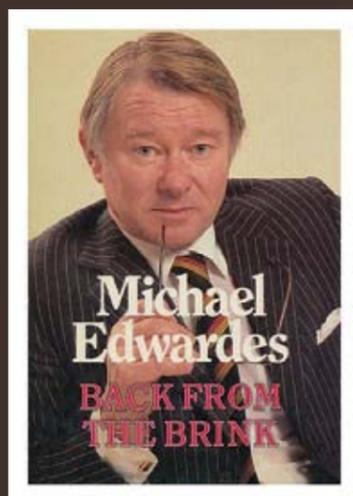
LA MORRIS MINI DANS LE PAYSAGE
LONDONNIEN... UNE RÉVOLUTION !



LE CÉLÈBRE LEYLAND ROUTEMASTER



SIR DONALD STOKES ET SON VÉHICULE FÉTICHE !



« SORTIR DU GOUFFRE »... C'ÉTAIT L'ESPOIR POUR BRITISH LEYLAND EN 1977

Le nouvel ensemble est dirigé par le directeur de LMC, Sir Donald Stokes (Leonard Lord est décédé en 1967, pendant les discussions sur la fusion). Avec une production annuelle de plus d'un million de véhicules (dont 820.000 véhicules particuliers), c'est le 3^{ème} constructeur européen après Fiat et Volkswagen.

La politique d'élargissement continue avec le rachat de petits constructeurs étrangers, l'un en Espagne (NMQ Nueva Montana Quijano), l'autre en Italie (Innocenti) respectivement en 1969 et 1972. Les marques spécialistes sont maintenues dans leur marché de niche tandis que Austin-Morris est dédoublée en deux marques généralistes avec chacune leur gamme, Austin offrant des modèles classiques à traction avant, et Morris des modèles propulsion et une image plus sportive et aventureuse. Si la production atteint en 1972 le record historique de 920 000 véhicules particuliers (jamais dépassé ensuite), elle n'a progressé que de 12% depuis 1968. A cela il faut ajouter les effets négatifs de la concurrence interne entre des modèles de philosophie très proche : MGB-Triumph TR4/TR5, MGC-Daimler SP250, MGBV8-Triumph TR6, Midget-Spitfire... La politique d'élargissement de l'offre s'avère un échec. Parallèlement la MGB poursuit sa déjà longue carrière et atteint son apogée (également en 1972) avec 39 395 cabriolets, coupés et V8 produits.

DÉCLIN DE L'INDUSTRIE BRITANNIQUE, ET FIN DE MG

En 1975, British Leyland, en proie à des grandes difficultés financières, est nationalisé tandis que Rover entame un partenariat avec le japonais Honda, partenariat qui permet de relancer la marque en développant des modèles fiables, de milieu de gamme. Sir Michael Edwardes est nommé PDG en 1977. Il reprend l'objectif de volume en le portant même à 950 000 véhicules/an, mais en projetant de réduire fortement la diversité des produits, d'automatiser certaines parties du processus de production et de diminuer les effectifs.

Il y a un mieux temporaire avec la sortie de la Rover SD1, et une aide massive de l'état destinée à financer la remplaçante de la Mini sur le site de Longbridge.

Les pertes financières réapparaissent en 1979 et coïncident avec l'arrivée au pouvoir des conservateurs. Margaret Thatcher, bien décidée à briser la puissance des syndicats, conduit la direction à engager un vaste programme de réduction des effectifs et un changement complet des relations professionnelles.

Edwardes fait voter par les salariés l'interdiction pour les syndicats d'intervenir dans l'organisation du travail et un plan de fermeture d'usines. British Leyland devient BL limited en 1978 et englobe alors la plupart des marques britanniques rescapées qui représentent encore 40 % du marché intérieur.

Malgré les changements de réglementation, la MGB se vend toujours aussi bien comme en témoignent les chiffres : 28 681 ex en 1977, 27 354 ex en 1978, 23 400 ex en 1979. C'est plutôt BL qui va accélérer la chute de la B par une politique tarifaire largement en faveur de la nouvelle Triumph TR7. Il faut néanmoins savoir que le développement de la TR7 avait été très coûteux et que les finances de BL n'étaient pas au mieux...

L'usine d'Abingdon ferme le 24 octobre 1980, scellant la mort de la MGB et de l'octogone. Bien qu'elle ne fût pas la seule, aucune autre fermeture d'usine ne créa une telle réaction parmi les ouvriers, les concessionnaires, les clients et même plusieurs membres du parlement. C'était d'autant plus tragique que son personnel, incroyablement fidèle, n'avait pratiquement jamais fait grève, et que le coût de fabrication d'un véhicule y était le plus compétitif parmi toutes les usines British Leyland. Des années plus tard, Edwardes a exprimé des regrets quant à sa décision de l'époque.

Christian Lissot

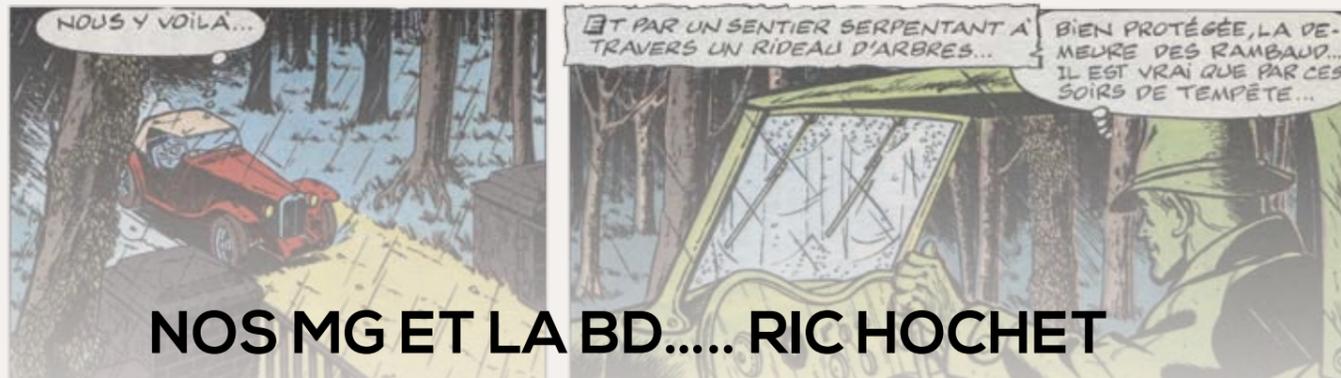
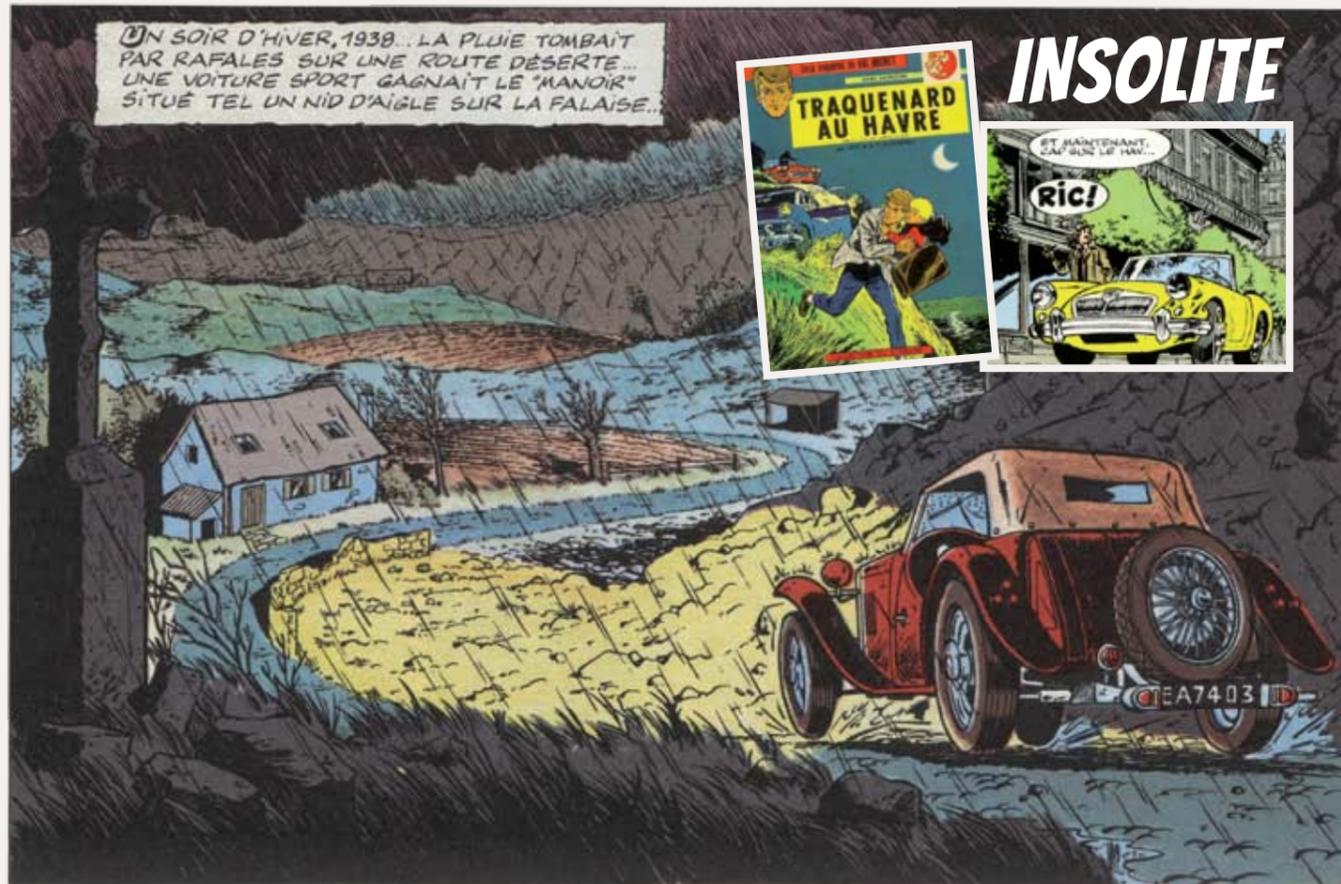
CONTRIBUTIONS :

Les grandes Marques - Chris Harvey
Wikipédia UK
MG's Abingdon Factory - Brian Moylan

GÉNÉALOGIE



"SAVE IT FAST", LE NOUVEAU SLOGAN NE SUFFIRA PAS...



NOS MG ET LA BD..... RIC HOCHET

Ric Hochet de son vrai nom Richard Hochet Jr est apparu en décembre 1958 dans le journal de Tintin avec une histoire dont le titre était «Relevez le gant». Ancien crieur de journaux, (il roule alors à scooter) il devient très vite reporter au journal «La Rafale» et en parallèle détective avec son ami le commissaire Bourdon.

Ses enquêtes se déroulent essentiellement dans une atmosphère fantastique. La série a été initialisée par le scénariste André-Paul Duchâteau et le dessinateur Tibet (Gilbert Gascard).

Les automobiles que nous aimons occupent une place majeure dans ces albums et les couvertures les mettent souvent en scène : 300SL dans «Défi à Ric Hochet», Chevrolet Bel Air et Corvette pour «Traquenard au Havre», Porsche 911 pour «Requiem pour une idole». Plus récemment Golf GTI pour «La bête de l'apocalypse» en 1992 et Mercedes ML pour «Le collectionneur de crimes».

Si toutes ces autos ne sont pas forcément celles du célèbre reporter détective, sa première voiture a été une MGA jaune («Signé Caméléon»); elle sera suivie de près par une Porsche 356, puis une Facel Vega dans l'album «Face au serpent», et toute une série de Porsche 911. Ric Hochet a également roulé en Volvo P1800 dans les albums 6 à 10.

Près de 80 albums de Ric Hochet ont été édités depuis 1964, le dernier datant de septembre 2010.

L'extrait que vous avez sous les yeux avec une MG TB sort de l'album «Enquête dans le passé» dont l'histoire débute en 1938. Cet album date de 1974.

J'espère que ces quelques lignes vous donneront envie de découvrir ces bd passionnantes.

François Cortial

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 2014

Janvier	
19 janvier	Région Pays de Loire Les Puces de la Beaujoire Contact : Jean-Marc Bourson • jeanmarcbourson@orange.fr
Février	
5 au 9 février	Salon Rétromobile – Paris porte de Versailles – stand MGCF http://www.retromobile.com/ Contact : Patrice Peret • patrice.peret@mgclubdefrance.com
28 février au 2 mars	International Monaco Motor Legend Contacts : Christian Kuhn • 06.64.50.73.71 Jean Pierre Martin • jp.martin@mgclubdefrance.com
Mars	
8 au 9 mars	Salon des belles champenoises Reims : http://www.bce-reims.com/bce.htm • Présence stand MGCF à confirmer
21 au 23 mars	Salon Avignon Motor Festival : stand MGCF http://www.avignon-motor-festival.com/ Contact : Jean-Paul Hautain-Nélis • mg.deon@orange.fr
Avril	
7 au 9 avril	Stage mécanique de perfectionnement n°3 : Maîtriser les réglages allumage-carburant, diagnostiquer les pannes électriques usuelles Contact : Jacky Lelievre • jacky.lelievre@mgclubdefrance.com
12 au 14 avril	Assemblée Générale à Lyon + rallye Option 1 jour, 2 jours, 3 jours, avec ou sans hôtel Contacts : Jocelyne Denis • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com Georges Vuillemin • georges.vuillemin@mgclubdefrance.com
25 au 27 avril	Région Pays de Loire 2 ^{ème} Ruée vers l'Huitre Contact : Jean-Marc Bourson • jeanmarcbourson@orange.fr
Mai	
1 ^{er} au 5 mai	Rallye de Jersey en collaboration avec le MG Owner club de Jersey au départ de St Malo Contact : Nadine Santini • nadinesantini@gmail.com
3 au 4 mai	Classic Days Magny-Cours : www.classic-days.fr
3 au 5 mai	MGCC Belgique : Les 100 ans de la grande guerre Contact : Vincent Dransart • vincent.dransart@mgclubdefrance.com
16 au 18 mai	Région Nord de Calais : Spa Classic Contact : Vincent Dransart • vincent.dransart@mgclubdefrance.com
26 mai au 1 ^{er} juin	Italie : MG By the sea Gabbice Mare http://www.gabiccemareturismo.com/en/eventi/80-x-mg-by-the-sea-26-may-1-june-2014
30 mai au 1 ^{er} juin	Rallye Avant Guerre et série T Contacts : Vincent Dransart • vincent.dransart@mgclubdefrance.com Joël Fleury • joel.fleury@mgclubdefrance.com Philippe Brasier • philippe.brasier@mgclubdefrance.com
juin	
6 au 8 juin	Région Bourgogne : Grand Prix de l'Age d'or Dijon
12 au 15 juin	Région PACA : 7 ^{ème} Rallye MGCF en Provence Contacts : Jean Paul Hautain-Nélis • mg.deon@orange.fr Jean pierre Martin • jp.martin@mgclubdefrance.com
14 au 17 juin	2 ^{ème} Euskadi MG Tour Contact : Bernard Joubert • cbjoubert@cegetel.net
20 au 22 juin	Région Auvergne : MG French Connection 2014 à Vichy Contact : Gilles Dumazet • gillesdumazet@orange.fr
23 au 26 juin	Stage mécanique initiation n°9 : Connaître les grands principes de fonctionnement de sa MG préférée - Effectuer l'entretien courant - Comprendre l'origine d'une panne Contact : Jacky Lelievre • jacky.lelievre@mgclubdefrance.com
Juillet	
4 au 6 juillet	Le Mans Classic http://www.lemansclassic.com/ Contact : Jean-Jacques Athias • jeanjacques.athias@wanadoo.fr
26 au 28 juillet	Fest Jazz : Chateaufort du Faou en collaboration avec le MG West Midlands Contacts : Nadine Santini • bretagne@mgclubdefrance.com Bernard Ricordeau • ricordeau.bernard@neuf.fr
Août	
18 au 23 août	Région Rhône Alpes : 2 ^{ème} Léman-Méditerranée par la route des grandes Alpes http://www.grande-traversee-alpes.com/ Pour des raisons d'organisation, ce rallye est limité à 25 voitures et 30% est réservé aux nouveaux venus. Contact : Georges Vuillemin • georges.vuillemin@mgclubdefrance.com
21 au 24 août	EEOY Danemark (Event of the Year MG) http://mgklubben.dk.srv2.t3t.dk/eeoy-2014/
Septembre	
5 au 8 septembre	Région Bretagne : 5 ^{ème} Rallye Féminin dans le golf du Morbihan Entre Voiles & moteurs de Légendes Contact : Nadine Santini • nadinesantini@gmail.com
6 au 7 septembre	Région Alsace : 8 ^{ème} KougelopfRun Contact : Christophe Jacquot • alsace@mgclubdefrance.com
6 au 7 septembre	Chantilly arts et élégance Richard Mille Grand concours d'élégance au château de Chantilly; espace pour 20 MG exposées + visiteurs Contact : Philippe Aubry • philippe.aubry@mgclubdefrance.com
20 au 21 septembre	Entente Cordiale
20 au 21 septembre	WE franco anglais : accueil de nos amis du Kent et retour groupé en GB Contacts : Vincent Dransart • vincent.dransart@mgclubdefrance.com Patrick Welcomme • patrick.welcomme@mgclubdefrance.com John Bennet • johndotbennett@tiscali.co.uk
27 au 28 septembre	Salon de Rouen : stand MGCF Contact : Alain Danoy • alain.danoy@wanadoo.fr
Octobre	
Date à confirmer	Salon Automédon : stand MGCF Contact : Martine Pineau • martine.pineau@mgclubdefrance.com
10 au 12 octobre	Monaco - Rallye international MG • http://www.mgcmc.com/
Novembre	
7 au 9 novembre	Salon Epoqu'auto Lyon : stand MGCF Contacts : Jocelyne Denis • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com Georges Vuillemin • georges.vuillemin@mgclubdefrance.com
15 au 16 novembre	Salon de Lorient Festival Auto-Rétro Contacts : Nadine Santini • nadinesantini@gmail.com Joël Fremont • 06 64 14 19 57

Nous avons eu tout l'hiver pour choyer nos merveilleux bolides. Le programme 2014 s'annonce comme d'habitude prometteur avec de belles sorties aux quatre coins de l'hexagone.

Nous en profitons pour revenir sur les derniers événements de l'année 2013.



14 - 16 JUIN LES 90 ANS DU GRAND PRIX DE TOURS

Pour cette célébration du G.P. de Tours, le samedi, escapades sur les petites routes de Touraine et un dîner de gala organisé au château de Villandry. Le dimanche, un circuit en centre ville a permis de voir de très jolies voitures et en particulier, une MG type M.

Philippe Aubry
Organisateur : Michel Loreille



8 SEPTEMBRE

CLASSIC CAR DAY À MEUDON

Journée portes ouvertes qui accueille les amateurs de voitures anglaises de collection.

Dans un cadre verdoyant «so british» des Austin Healey, Bentley, Triumph, Jaguar et bien sûr MG étaient présentées. C'est une superbe TC réimportée de Californie qui a remporté le 1^{er} prix.

Philippe Aubry
Organisateur : Standard Athletic Club de Meudon



12 - 13 OCTOBRE

SALON AUTOMEDON

Cette année, le thème du stand était les 60 ans de la MGTF. Beaucoup de MG proposées par des marchands nous laissent à penser que la cote de nos autos se porte bien, vu les prix affichés.

Philippe Aubry
Organisation : Martine Pineau



25 - 28 JUIN

8^{ÈME} STAGE MECANIQUE

Ce stage se tenait au lycée Camille Jenatzy à Paris 18^{ème}.

Une MGA et une BGT servaient de support pour percer les secrets de l'avance ou du retard à l'allumage, du calage statique et dynamique, du réglage des culbuteurs, de la compression, de la combustion-détente, de l'admission et de l'échappement...

Stage à la fois divertissant mais surtout très utile pour comprendre le fonctionnement de votre automobile et vous auto-dépanner dans les meilleures conditions..

Florent Benoît
Organisateur : Jacky Lelièvre



9 NOVEMBRE

RALLYE "BAISSER DE RIDEAU EN ESSONNE"

Malgré la grisaille de ce mois de novembre et la « technicité » du road book, les 15 équipages après quelques «jardinages», se sont quand même tous retrouvés à Méréville pour la pause déjeuner «chez Véro». L'après midi, les difficultés se corsent encore avec des prises de tête pour l'ensemble des participants qui s'en sortent malgré tout plutôt bien...

Écrit et organisé par : Martine Pineau et Alain Dutrève



RETROUVEZ LES
COMPTES-RENDUS
DÉTAILLÉS DE CES
SORTIES SUR LE SITE
www.mgclubdefrance.com

9 - 10 NOVEMBRE

EPOQU'AUTO 2013 À LYON



Le MGCF fidèle à ce salon depuis 10 ans environ exposait 3 belles voitures : une NA de 1933, une TD de 1952 et une TF de 1954. De nombreux membres du Club nous ont rendu visite.

Remerciements à tous les participants qui on animé ce stand.

Danièle Herpin
Organisateurs : Jocelyne Denis et Georges Vuillemin

16 - 17 NOVEMBRE

SALON DE LORIENT



Beaucoup de visiteurs pour cette deuxième édition du salon mais première participation du MGCF. Plusieurs MG étaient exposées dont une très rare Y qui fut la vedette du stand. Le grand champion de rallye Jean Claude Andruet accueilli par Nadine Santini et Joël Quenet sur notre stand, fit une visite remarquée.

Jean Yves Desmoulières
Organisateurs : Joël Frémont et Nadine Santini



LES ANIMATEURS RÉGIONAUX DU MGCF

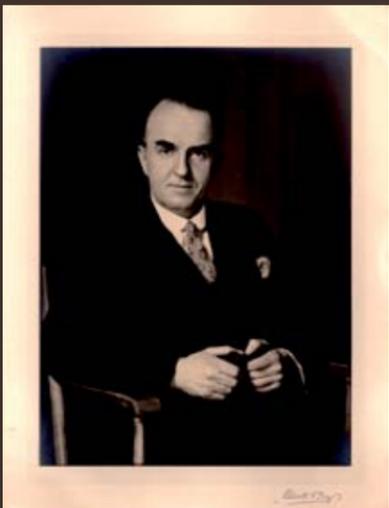
Régions	Départements	Animateur	Adresse	Téléphone
Alsace	67 68	Christophe Jacquot	68000 Colmar • alsace@mgclubdefrance.com	06 23 19 21 09
Aquitaine	24 33 40 47 64	Francis Bouyssou	33550 Haux • aquitaine@mgclubdefrance.com	05 56 23 03 37 06 81 30 92 63
		Bernard Joubert	33360 Latresne • bernard.joubert@mgclubdefrance.com	05 56 31 50 82
Auvergne	03 15 43 63	Claude Faroux	63000 La Bourboule • faroux63150@orange.fr	04 73 81 03 81 06 07 22 56 24
		Gilles Dumazet	03110 Saint Pont • gillesdumazet@orange.fr	06 80 00 48 91
Bourgogne	21 58 71 89	Gilles Coty	89000 Auxerre • bourgogne@mgclubdefrance.com	06 71 95 37 03
		Annie Simonet	21460 Vieux Château • ajc.simonet@wanadoo.fr	03 80 96 40 01
Bretagne	22 29 35 56 44	Nadine Santini	44350 Guérande • bretagne@mgclubdefrance.com	02 51 73 01 65
		Bernard Ricordeau	29000 Quimper • ricordeau.bernard@neuf.fr	02 98 64 97 30
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
		Guy Falq	41600 Chaumont sur Tharonne	06 80 27 44 89
Champagne Ardennes	08 10 51 52	Denis et Catherine Caster	51270 Mareuil en Brie • casters.evrard@wanadoo.fr	06 65 50 82 00
Franche Comté	25 39 70 90	Claude Chegnion	25000 Besançon • chegnion@orange.fr	06 07 83 80 21
Ile de France	94	Philippe Paillas Responsable Ile de France	94340 Joinville le Pont • philippe.paillas@mgclubdefrance.com	01 79 56 53 37 06 72 20 79 26
	75	Jean-Paul Le Buzyth	75020 Paris • jp.lebuzyth@mgclubdefrance.com	09 66 82 43 02
	78	Michel Huet	78300 Poissy • michel.huet@mgclubdefrance.com	01 30 74 65 03
	91	Martine Pineau et Alain Dutréve	91210 Draveil • martine.pineau@mgclubdefrance.com 91270 Vigneux sur Seine • alain.dutreve@mgclubdefrance.com	01 69 40 72 71 06 74 74 56 13 06 07 18 10 27
	93	Jacky Lelièvre	93250 Villemomble • jacky.lelievre@mgclubdefrance.com	01 45 28 34 05
95	Pierre Druel et Sylvie Aubert-Druel	95620 Parmain • pierre.druel@mgclubdefrance.com et aubertsylvie@voila.fr	06 89 82 40 88 06 10 76 52 30	
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.roudiansky@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	Matthieu Blanchet	31300 Toulouse • matthieu.blanchet@yahoo.fr	06 31 01 49 08
Nord Pas de Calais	59 62	Vincent Dransart	62560 Fauquembergues • vincent.dransart@mgclubdefrance.com	06 86 78 03 46
		Patrick Welcomme	62310 Fruges • patrick.welcomme@mgclubdefrance.com	06 80 14 34 96
Normandie	14 50 61 27 76	Alain Danoy	14270 Ecajeul • alain.danoy@wanadoo.fr	02 31 20 11 34
		Alan Richards	27680 Trouville la Haute	02 32 42 67 03
PACA Corse	04 05 06 13 83 84 20	Jean-Paul Hautain-Nélis	84100 Uchaux • mg.deon@orange.fr	04 90 40 67 35
		Jean Pierre Martin	06140 Vence • jp.martin@mgclubdefrance.com	06 33 43 34 86
Pays de Loire	44 49 53 72 85	Jean Cesbron	44120 Vertou • jean.cesbron@mgclubdefrance.com	02 40 33 09 23
		Jean Marc et Dany Bourson	85330 Noirmoutier • jeanmarcbourson@orange.fr	02 51 93 54 20
Picardie	02 60 80	Eric Francolin	60290 Laigneville • picardie@mgclubdefrance.com	06 22 95 77 24
Poitou Charentes	16 17 79 86	André Lefevre	17170 Courçon d'aunis • rh.lefevre@hotmail.fr	09 50 53 06 68
Rhône Alpes	01 38 73 74 Alpes et Pays de Gex 07 26 42 69	Georges Vuillemin	01170 Crozet • georges.vuillemin@mgclubdefrance.com	06 09 08 82 29
		Jocelyne Denis	42400 St Chamond • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com	06 09 41 51 83




ADRIA
 La référence
 du véhicule de Loisirs
www.adria-france.com

CONVERSATION AVEC EASTER KIRKLAND

“ CECIL KIMBER N'ÉTAIT PRATIQUEMENT JAMAIS APPELÉ CECIL MAIS « KIM » ”



KIM AVEC GILLIE, BETTY ET BOBBIE

EASTER KIRLAND EST LA PETITE FILLE PAR ALLIANCE DE CECIL KIMBER. ELLE A SUIVI GRÂCE À SES PARENTS, LA CARRIÈRE ET LA DESTINÉE DE KIMBER.

Nous avions rencontré Easter au Mans Classic en 2008. Elle était venue nous rendre visite et avait été très bien accueillie (ce sont ses mots) par Philippe Aubry et Nadine Santini. Easter fait partie du MGCF, dont elle est membre d'honneur.

Voici un extrait de la conversation que j'ai eue avec Easter le 26 décembre dernier.

EASTER, QUEL EST VOTRE LIEN AVEC CECIL KIMBER ?

Cecil Kimber a eu deux épouses, Irene dont il a eu deux filles Lisa et Jean, et Muriel (toujours appelée Gillie) qui avait déjà une fille - Pauline - d'un premier mariage.

Pauline (ou Bobbie pour les intimes) s'est mariée à John Walkinton (qui était un bon ami de Cecil Kimber) en 1945, quatre mois après la mort de Kimber.

Ils ont eu deux filles et un fils, Pauline, John et moi-même Easter. Donc, je suis l'une des petites filles par alliance de Cecil Kimber.

Soit dit en passant, Cecil Kimber n'était pratiquement jamais appelé Cecil mais « Kim ».

VOUS N'AVEZ PAS RENCONTRÉ KIM DIRECTEMENT, QUI VOUS A PARLÉ DE LUI ET DE CE QU'IL AVAIT FAIT AVEC MG ?

C'est vrai, Kim est mort avant ma naissance, mais seulement 5 ans avant, et j'ai toujours été au courant de qui ma grand-mère (Gillie) avait été l'épouse. On parlait toujours de lui en famille et elle avait autour d'elle des peintures, photos et autres souvenirs de la période MG de Kim.

Mon père John a connu Kim à Bournemouth en 1936. La première fois qu'il l'a rencontré c'était à une patinoire pendant les vacances de Noël de 1936. Ils échangèrent et Kim a offert à mon père une cigarette, qui a explosé subitement ! C'était très typique de Kim, toujours farceur.

Mon père John garde à l'esprit des souvenirs de sorties avec Kim et des nouvelles MG qu'il conduisait à l'époque. Kim l'encourageait souvent à prendre le volant pour tester ses réalisations.

Depuis cette époque, mon père a conservé son amour pour la marque MG et a possédé plusieurs Midget et MGB. Tout au long des années de guerre, quand il fut affecté à divers endroits éloignés, y compris l'Inde et la Birmanie, Kim lui écrivait régulièrement pour le maintenir en contact avec la famille et de ce qu'il était en train de faire. Ce fut un stimulant pour le moral de mon père tant furent terribles ces moments troubles. Pendant ses permissions, John allait voir la famille Kimber et c'est ainsi qu'il fit la connaissance de Bobbie, avant de se marier avec elle à son retour de la guerre.

Mon père est à quelques semaines de son 96^{ème} anniversaire, mais il est toujours partant pour une balade en MG !

AVEZ-VOUS EU LA CHANCE DE CONSERVER DES TROPHÉES OU DES SOUVENIRS DE KIM ?

Nous avons certains des souvenirs des «MG days» de Kim ici dans notre maison à Bristol :



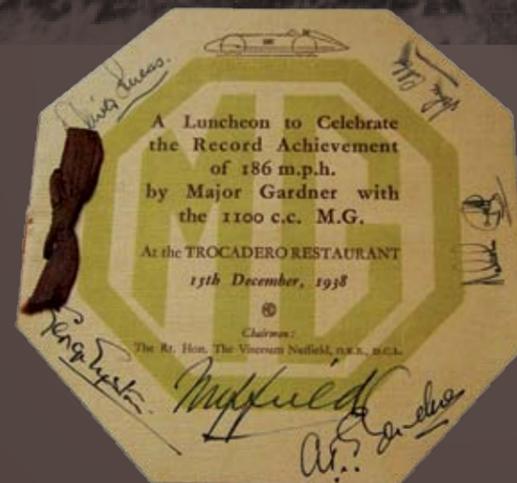
LA MÉDAILLE D'OR DU LANDS END TRAIL

› La médaille d'or que Kim a remportée avec Old Number One au « Lands End Trial » de 1925. Elle est montée sur une boîte d'allumettes en argent



JOHN ET EASTER, TENANT LA MÉDAILLE D'OR DU LANDS END TRAIL

- › Une peinture d'une célèbre MG type «R» pilotée par Sir Malcolm Campbell en 1935 et signée par lui « Pour Kim, avec mes meilleurs vœux » (elle est en arrière plan de la photo de Easter et John),
- › Un menu dédicacé du déjeuner organisé par William Morris le 15 décembre 1938 pour célébrer le record de vitesse de Goldie Gardner. Sur le menu on peut reconnaître les signatures (dans le sens des aiguilles d'une montre) de John Cobb, Malcom Campbell, A.T.Goldie Gardner, Lord Nuffield, George Eyston, et Oliver Lucas (la firme d'équipements électriques).



LE MENU DÉDICACÉ DU RESTAURANT TROCADÉRO



EASTER, CONDUISEZ-VOUS UNE MG ?

Depuis que j'ai épousé mon mari Edward en 1968, nous avons possédé beaucoup de MG, dont :

- › Une MG PA 4 places de 1934
- › Une MG TB de 1939
- › Trois Midget des années 1970
- › Une des six MGC «lightweight» la nôtre était une version route construite par John Chatham et immatriculée en 1971
- › 2 MG Metro qui ont été utilisées comme voitures familiales et pour le travail.

Mon mari a reconstruit une TC et une TF avec un ami et nous les avons conduites un certain temps avant qu'elles ne soient vendues. Nous roulons dans une MGB GT de 1968 depuis 2007; c'est la seule MG que nous ayons maintenant.

UN GRAND MERCI À EASTER ET SON PÈRE JOHN POUR NOUS AVOIR ACCORDÉ DE LEUR TEMPS ET NOUS PLONGER AU PLUS PRÈS DE LA VIE DE «KIM».

Christian Lissot
PS : En fond de texte Kim prenant le thé devant sa MG 18/80 Tigress

OE BOCHE AUTO
www.bocheauto.com 04.73.63.79.00
Tél (33) 473 63 79 00 - Mob (33) 650 754 370
Spécialisé en Anglaises de collection depuis 1990, nous importons, vendons et restaurons des MG, Austin Healey, JAGUAR et TRIUMPH.
OE BOCHE AUTO vous propose tout ce dont votre auto a besoin depuis un simple entretien jusqu'à la restauration complète de A à Z, en passant par la vente et l'expédition de pièces de rechange, l'importation et l'homologation de véhicules étrangers.

RUBRIQUE DES REGISTRES

L'ANNÉE 2013 VIENT DE S'ACHEVER ET C'EST L'OCCASION DE FAIRE UN PEU DE STATISTIQUES SUR LES REGISTRES.

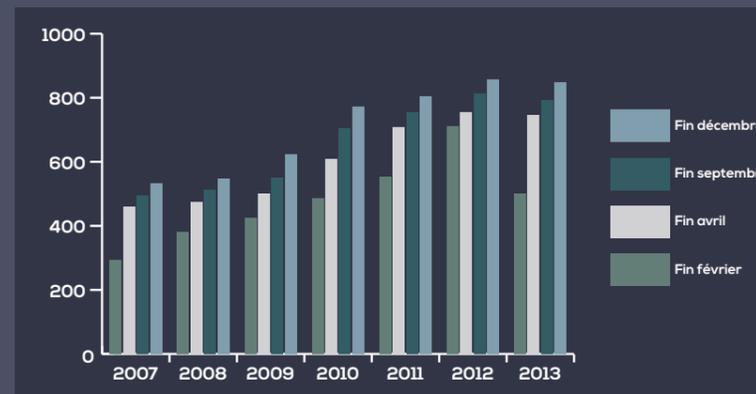
Le tableau et le graphique suivants montrent l'évolution des modèles par registre depuis 2007. La lecture directe montre une baisse sensible du nombre de MG du club en 2013. Cette baisse affecte tous les modèles même si certains «résistent» mieux. La population reste néanmoins très riche avec 58 modèles de MG différents.

Les chiffres des modèles comparés avec ceux des inscriptions au club interpellent car le nombre d'inscrits finit à peu près au même niveau entre 2013 et 2012. Comment expliquer alors la baisse du nombre de voitures ? J'ai d'abord vérifié l'exactitude du tableau puis le nombre de personnes sans auto au club ; les données sont exactes et les membres «à pied» sont 15 en 2013, et c'est moins qu'en 2012 (25). L'explication tiendrait au simple fait que beaucoup de membres se seraient séparés d'une MG en double emploi (ceux que j'appelle les récidivistes !). J'ai vérifié avec Jacques Girodon qui tient à jour notre fichier et qui m'a confirmé avoir reçu régulièrement des informations de ventes. La ou les raisons - la crise, l'augmentation du coût des pièces ou d'assurance, le manque de place,... - je les laisse à votre réflexion. En tout cas, je suis content de constater que vous faites passer l'information quand un changement intervient. C'est une très bonne chose et je vous invite à poursuivre ainsi afin de nous aider à maintenir la fiabilité de nos données. Et j'espère que l'année 2014 sera propice à de nouveaux achats. Pour vous aider à choisir, voici quelques modèles qui manquent au club : 14/28, 14/48, SA, YB, MGA Twin Cam coupé, Metro 1300, Maestro, Montego, ZT V8,... Old Number One !!

Christian Lissot
Responsable des registres

ÉVOLUTION DES INSCRIPTIONS AU MGCF PAR PÉRIODE DE L'ANNÉE

	Fin février	Fin avril	Fin septembre	Fin décembre
2007	292	460	496	534
2008	382	474	511	546
2009	424	502	550	624
2010	487	610	705	771
2011	554	707	756	805
2012	711	755	812	857
2013	500	745	792	848



LE TABLEAU ET LE GRAPHIQUE QUI SUIT MONTRENT L'ÉVOLUTION DES MODÈLES PAR REGISTRE DU MGCF DEPUIS 2007

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Évolution en 2013 (%)
Avant guerre	8	9	10	16	26	29	26	-10
T	63	79	99	121	145	151	138	-9
Y						5	4	-20
A	127	128	144	162	180	190	194	2
B	255	267	310	355	415	463	433	-6
C	16	17	20	27	34	37	36	-3
ZA	2	1	2	2	2	2	1	-50
Midget	27	33	30	28	33	40	35	-13
1100/1300	2	3	4	4	5	5	4	-20
Modernes	72	72	87	107	135	144	143	-1
Total	572	609	706	822	975	1066	1014	



LES REGISTRES

MG d'avant-guerre	Vincent Dransart vincent.dransart@mgclubdefrance.com Philippe Brasier philippe.brasier@mgclubdefrance.com
Série T	Joël Fleury joel.fleury@mgclubdefrance.com
Registre Y	Nous cherchons un animateur
Registre A	Christian Lissot christian.lissot@mgclubdefrance.com Benoit Herpin benoit.herpin@mgclubdefrance.com
Registre B	Bernard Joubert bernard.joubert@mgclubdefrance.com
Registre MIDGET	Thierry Dupont et Philippe Poulle midjet@mgclubdefrance.com.
Registre 1100 et 1300	Jacques Truchon jacques.truchon@mgclubdefrance.com
Registre C	Aldo Valente aldo.valente@mgclubdefrance.com
MG modernes	Jean Louis Girardier jeanlouis.girardier@mgclubdefrance.com Bernard Ricordeau bernard.ricordeau@mgclubdefrance.com

UNE MGB DENTELÉE

La poste anglaise (la ROYAL MAIL) célèbre en ce moment les autos britanniques les plus emblématiques. La collection comporte une MGB Roadster Iris Blue qui n'est autre que celle de John Watson, responsable du registre B au MG Car Club. Bien que la voiture de John soit de 1964, c'est l'année 1962 qui figure sur le timbre pour faire référence à l'année de sortie de la MGB. Les timbres sont disponibles en ligne <http://shop.royalmail.com/issue-by-issue/british-auto-legends/icat/britishautolegends>, et dans les 10 000 bureaux de poste à travers le Royaume-Uni.



PUZZLES MG

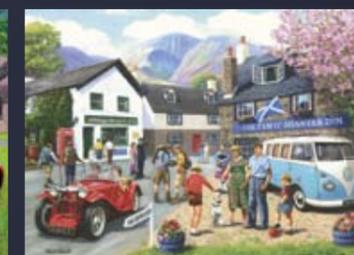
Si comme moi, vous avez des petits soucis d'épaule vous empêchant de bricoler, voici des puzzles que mon fils m'a fait connaître ; des puzzles dont les motifs sont des MG !!

Vincent Dransart

www.rue-des-puzzles.com
Tel : 02 51 11 13 01



636



1000



MG D'AVANT-GUERRE

MG TYPE "M", L'EMBRYON DU SUCCÈS...

PRESENTATION

Suite aux succès de Number One et de ses petites sœurs, Cecil Kimber va se lancer dans la production de voitures dont la base sera la Morris Cowley, les 14/40 et les 18/80 dont les carrosseries seront construites par Raworth à Oxford et Carbodies à Coventry. Ces voitures se vendent bien mais la crise de 1929 amène Kimber à concevoir une toute petite voiture qui est une version améliorée de la Morris Minor. Elle est présentée à l'Olympia (London Motor Show) de 1928.

En 1930 lors de la course des «Double Twelve» (2 fois 12 heures) de Brooklands, si les trois 18/100 engagées par Kimber abandonnent sur casse moteur, les 12 MG M franchissent la ligne d'arrivée et remportent le «Team Price». C'est la petite qui sauve la marque MG et qui surtout invente le concept «MG/voiture de sport».

La type M a également participé aux 24 Heures du Mans de 1930, mais aucune des deux voitures engagées n'a terminé.

Cette recette va exercer son charme de 1929 à 1980 date de la sortie de la dernière MGB. On s'en resserra encore dans les années 2000 pour la sortie de la MGF et de la MGTF. Mais revenons à notre type «M» qui s'avère un succès commercial pour l'époque car 3235 voitures vont sortir de la nouvelle usine d'Abingdon, jusqu'en 1932. Si les premiers modèles sont en bois recouvert de moleskine avec un arrière en pointe, on trouvera des carrosseries en métal (derniers modèles) et quelques rares carrosseries fermées.



C'est un poids plume - 500kg - motorisé par un 4 cylindres de 847cc possédant un arbre à cames en tête, d'origine Wolseley. Sa puissance initiale est de 20cv et passe à 27cv pour les derniers modèles. Une version suralimentée sera disponible sur commande, permettant d'atteindre la vitesse de 80 mph (130km/h).



LES MGM AUX «DOUBLES TWELVE» DE 1930



LA RECETTE

- › une carrosserie légère deux places,
- › un petit moteur nerveux,
- › boîte à 3 rapports et transmission aux roues arrière,
- › freins sur les quatre roues,
- › un très grand plaisir au pilotage,
- › une ligne jamais égalée,
- › un entretien économique.

UN MOTEUR LEGENDAIRE

C'est ensuite ce même moteur qui va animer les midgets jusqu'à la TA. Il va évoluer naturellement pour atteindre 36cv sur les J1 et J2 par l'adoption d'une culasse «cross flow» et de 2 carburateurs SU.

A partir de la PA - grosse innovation - un vilebrequin à trois paliers apparaît mais il faudra attendre la PB pour que la puissance passe à 43.3cv grâce à une augmentation de la cylindrée (939cc).

Le moteur 847cc de la M préparé par l'usine, va permettre à MG de battre de nombreux records et de donner naissance à la première vraie MG de compétition, le type «C» et le type «C Monthléry». Pour cela la cylindrée a été ramenée à 747cc pour pouvoir être admis dans la classe des moins de 750cc (nous ferons prochainement un article sur les 12/12 et l'EX120).



LES MGM AU SEIN DU CLUB

Avec 3235 voitures produites, (bien plus que les J, que les P et même que les TA), on pourrait s'attendre à trouver plusieurs modèles de M dans notre club.

Il n'en est rien et seule une voiture est inscrite, propriété d'Alan Richards notre co-animateur de la région Basse Normandie.

C'est un peu dommage car, malgré sa petite taille et son petit moteur, c'est une auto charmante qui vous offrira beaucoup de plaisir à son volant et comme celle d'Alan elle vous conduira sans problème en Hollande ou en Grande Bretagne. (prévoir une petite valise).

De plus son prix comme Avant-Guerre reste encore abordable (moins de 20000 euros pour une auto en très bel état) mais dépêchez-vous car ce modèle reprend de l'intérêt et on pourrait assister rapidement à une flambée des prix.

Je me suis un peu trompé en vous annonçant une seule MG type M au club...il en existe une deuxième en cours de restauration et qui devrait offrir les caractéristiques de la fameuse 12/12. Vous en saurez plus dans notre prochain «Heritage».

Vincent Dransart

CONTRIBUTIONS :

Philippe Douchet
Wikipédia
Wilson McComb MG by McComb
J.H Wherry the MG Stories



MG445 : LA M D'ALAN

Elle est née le 11 Avril 1930 et a été achetée par Alan lors d'une vente aux enchères en Angleterre. La voiture avait été retrouvée par le précédent propriétaire stockée dans un bus ! Elle est 100/100 d'origine et possède même sa trousse à outils.

Numéro de châssis : M1360
Numéro de moteur : 2210



CARNET ROSE

Le registre des Avant-Guerre est heureux d'accueillir une nouvelle «Midget J2». Bernard Constant (adhérent 447) vient d'acquiescer cette très belle MG J2. Félicitations, on espère la voir bientôt et surtout à l'occasion de notre 5^{ème} rallye d'Avant-Guerre à Contrexéville fin Mai.





REGISTRE A

LES MGA CKD

NOUS CONNAISSONS LA MGA TWIN CAM, LA MGA DELUXE, LA MGA MARK II, MAIS LA MGA CKD, QUELLE EST DONC CETTE NOUVELLE VERSION ?

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, les MGA ne furent pas toutes assemblées à Abingdon. Certaines furent transportées en pièces détachées pour être montées à l'étranger et ainsi échapper aux restrictions ou aux taxes d'importation locales de véhicules étrangers. Les MGA CKD étaient construites «Completely Knocked Down» (CKD), que l'on pourrait traduire par «complètement désossées».

Seuls les roadsters ont été concernés; les coupés ont toujours été exportés CBU (Completely Built Up).

FABRICATION

C'est en Australie que le plus grand contingent de MGA a été réalisé. L'assemblage des MGA CKD a commencé avec l'arrivée d'Angleterre de 8 véhicules, châssis 25512 à 25519, et la première MGA australienne est sortie en Octobre 1957. Attention il ne s'agissait pas d'un simple montage de kit mais d'une vraie construction et tous les corps de métiers étaient sollicités. Jugez plutôt :

- Tout commence avec l'arrivée d'un jeu de caisses : châssis et ponts arrière dans une caisse, moteurs et boîtes de vitesses dans une autre, panneaux, etc...
- Les éléments sont triés et stockés par nature dans les magasins de la « Pressed Metal Corporation » de Enfield (province de New South Wales). Cette société était probablement la seule à l'époque capable de couvrir à la fois les spécialités et la cadence requise (3 MGA par semaine en rythme de croisière) et fabriquait déjà des camions 3 tonnes, 500Kg et autres véhicules commerciaux.
- Les pièces constitutives de la coque sont assemblées et soudées sur des gabarits : la méthode suit le processus en vigueur à Abingdon à savoir constitution des parties avant et arrière, et assemblage complet, avec des machines à souder par point.
- La coque complète passe sous les mains des «chargeurs d'étain» : ils s'assurent de la parfaite fluidité de la ligne en ajoutant des fines couches d'étain là où nécessaire en veillant bien sûr à en utiliser un minimum, étant donné le coût et le poids.
- Les coques sont ensuite préparées et peintes soit avec les couleurs d'origine, ou bien avec d'autres teintes «locales» utilisées sur d'autres véhicules.
- En parallèle, les châssis sont entièrement équipés du moteur, boîte, pont, roues, etc, sur une chaîne mixte, en alternance avec camions et camionnettes.
- L'assemblage coque/châssis se fait sur une autre ligne et les montages finaux sont effectués.

Les kits CKD étaient livrés sans pneus, batteries, ressorts arrière, bobine, bougies, planchers, intérieur et sièges, pare-chocs et faisceau qui étaient approvisionnés ou fabriqués sur place.

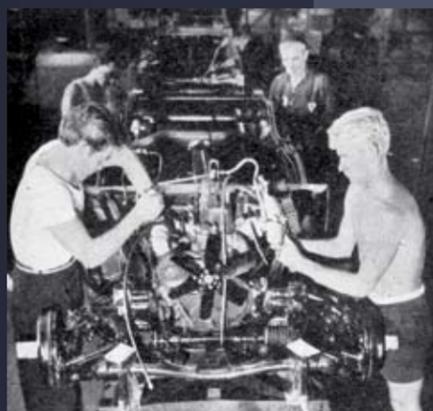
Toutes les autos étaient équipées de roues fils et du pont standard de rapport 4 :3. Le chauffage n'était pas présent, et pas vraiment nécessaire...

IDENTIFICATION

Quelques éléments diffèrent par rapport aux modèles britanniques: le tableau de bord était toujours peint, même pour les versions MK II (absence de vinyl). Les sièges étaient en vinyl (et non en cuir).

Les MGA australiennes ont une numérotation spécifique :

- **MGA 1500** : le début du code commence par «MGA/51» (51 indique Australie)
- **MGA 1600 MKI** : code «YGHN2»
- Y - AUSTRALIA / G - MG / H - 1400 TO 1999CC / N - 2 SEAT TOURER / 2 - 1600**
- **MGA 1600 MKII** : code «YGHN3»



L'AUSTRALIE, MAIS PAS QUE...

Des MGA CKD ont aussi été produites ailleurs qu'en Australie, plutôt sous forme de kit que d'une réalisation complète de l'auto.

AFRIQUE DU SUD : Des MGA CKD ont été produites à partir de Mars 1957 à l'usine Motor Assemblies Limited Plant de Durban. Cette dernière était d'ailleurs bien rodée à l'exercice pour avoir monté 345 MG TD entre les années 1950 et 1951.

La fabrication s'est achevée en 1962 avec 752 modèles 1500, 1600 et 1622.

IRLANDE : Les MGA étaient assemblées par la société Booth Poole and Co Ltd à Dublin. Les 4 premières autos datent de Janvier 1956.

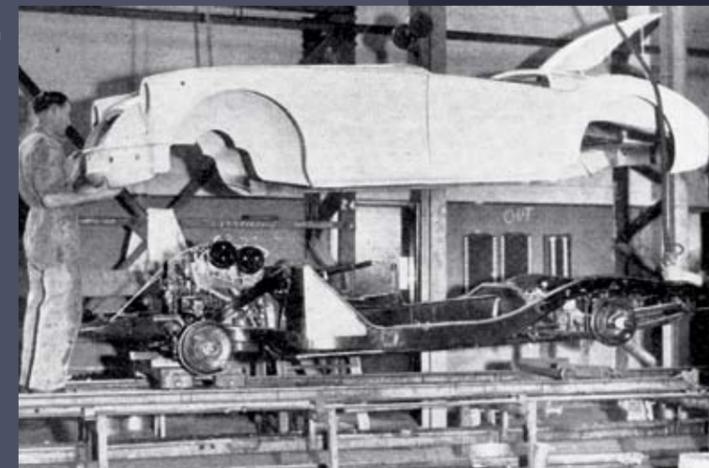
HOLLANDE : Les MGA étaient assemblées par la J.J. Molenaar à Amersfort. Les véhicules arrivaient par jeux de 4 véhicules. Parmi les autos à moteurs standard, la société Molenaar a assemblé 3 jeux de Twin Cam.

MEXICO : Les MGA étaient assemblées par Automoviles Ingleses SA à Mexico City. Les 4 premières autos datent de Janvier 1956.

CUBA : Les archives indiquent que 3 MGA furent assemblées à Cuba juste avant la révolution de Fidel Castro. Il s'agissait de modèles 1500cc dont une était une Twin Cam !

AU TOTAL ENVIRON 2700 MGA CKD ONT ÉTÉ PRODUITES DONT PLUS DE 60% EN AUSTRALIE.

Christian Lissot



A VERY GOOD TRIP

En 2011, nous avons réalisé avec Maxine un grand voyage dont nous rêvions depuis longtemps : l'Australie. Pendant 4 semaines nous avons découvert avec un Campervan et des sauts de puces en avion, des endroits plus beaux les uns que les autres: Melbourne, Adélaïde, Ayers Rock (la montagne mythique des aborigènes), la grande barrière de corail, Sydney... mais bon arrêtons là, on dirait une pub de Fram...

Ce voyage a aussi été l'occasion de rencontrer les amis du Club MG de Sydney. J'avais pris contact avec leur secrétaire, Sally, pour savoir si nous pouvions participer à leur réunion mensuelle qui se tenait pendant notre séjour sur Sydney. Sally nous a répondu positivement et je dois avouer que leur accueil a été fantastique. Des gens simples, chaleureux et l'espace d'une soirée nous nous sommes sentis comme des membres. J'ai pu discuter avec tout le staff du club, Arthur Scarf le président (de l'époque), Andrew Ledion le vice président, Sally bien sur, et les responsables des registres MGA, TC et RV8.



J'ai été surpris du nombre d'amateurs australiens, d'autant qu'au cours de notre séjour nous n'avons vu que très peu de MG.

Le club de Sydney compte à lui seul 1000 membres, et on trouve 14 clubs MG sur le territoire, totalisant environ 4000 Aussies (les Australiens). c'est tout à fait surprenant, quand on connaît la population totale du pays (22 millions tout juste).

Appliqué à la France nous serions 12000 au MGCF...un cauchemar pour le Conseil d'Administration !!!

Il est relativement facile d'entretenir ou de restaurer une MG en Australie, même si nous sommes loin de la mère patrie anglaise. On y refabrique par exemple des sphères de MGF, introuvables en Europe.

Si vous passez en Australie n'hésitez pas à contacter les clubs australiens, vous serez enchantés.

Christian et Maxine Lissot



UNE MG MIDGET ? ET POURQUOI PAS...

C'EST LA SPRITE «FROGEYE» QUI EST L'ORIGINE DE LA MG MIDGET, UNE VOITURE SPORTIVE MAIS SURTOUT ACCESSIBLE QUI SERA CONSTRUITE À PLUS DE 355 000 EXEMPLAIRES ENTRE 1961 ET 1979.

Elle sera fabriquée sur les mêmes chaînes de montage que sa jumelle l'Austin Healey Sprite et vue de l'arrière il est possible de la confondre avec une MGB.

Ses motorisations, issues du groupe BMC «série A» vont progresser de 948 à 1098cc puis 1275cc, et sa carrière va s'achever avec le 1493cc, emprunté à sa concurrente directe la Triumph Spitfire afin de satisfaire aux normes anti-pollution américaines.

Grâce à l'équilibre de ses proportions on ne remarque pas tout de suite la taille réduite de la voiture (Midget veut d'ailleurs dire nain en anglais) qui la fait ressembler à un irrésistible jouet, pour tous les enfants, filles ou garçons, de 7 à 77 ans.



Une fois installé on ne manque pas de place et la position de conduite évoque typiquement la voiture de sport vintage «made in England».

Pour les conducteurs de grand gabarit, le plus simple est de se laisser glisser sous le volant comme dans une monoplace et de s'habituer à conduire coudes pliés.



On tombe amoureux de la Midget à l'école primaire et on ne remarque que plus tard que la voiture (elle) a oublié de grandir.

Les sensations de conduite sont proches de celles d'une MGA, même boîte de vitesses rustique et même sonorité généreuse du moteur, avec une réelle agilité: le poids plume de la voiture facilite accélérations et freinages; et avec des suspensions et des trains roulants en bon état la Midget vous surprendra par son comportement routier et sa précision de conduite. Comme toute MG qui se respecte le confort est satisfaisant et l'utilisation de la capote se révèle plus facile que sur la MGB (au moins les premiers modèles). D'un encombrement réduit et d'un bon rapport qualité prix, c'est la voiture parfaite pour la promenade sur des petites routes sinueuses de nos campagnes vallonnées.

Pour de réels projets de voyage, il faut gérer la faible capacité du réservoir, associée à une consommation d'essence proche des MG A et B et une vitesse de croisière incompatible avec les autoroutes.

Midget en tenue «vintage», avec roues fils et chromes rutilants... ou Midget «seventies» avec roues «Rostyle» et calandre noir mat ?

A vous de choisir !

Philippe Poulle et Thierry Dupont

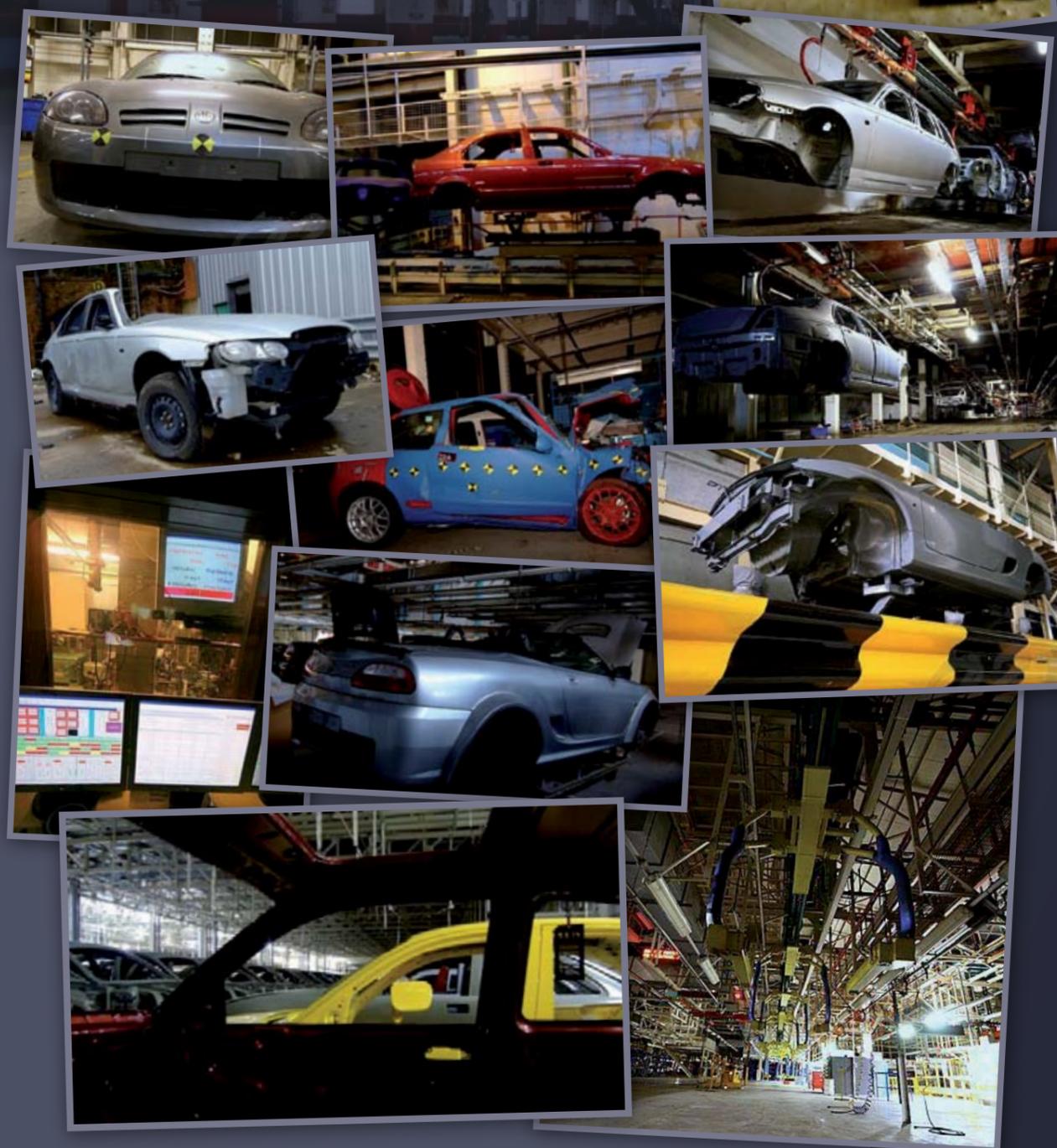


APRÈS ABINGDON... LONGBRIDGE

LES PHOTOS QUI SUIVENT ONT ÉTÉ PRISES À L'USINE DE LONGBRIDGE EN 2006 SUITE À LA LIQUIDATION DE MG/ROVER, PAR UN ANGLAIS QUI ANIME LE SITE [HTTP://WWW.PHOTOADDICTION.CO.UK/](http://www.photoaddiction.co.uk/).

Une usine complète assise là, n'attendant que les ouvriers pour se remettre en marche : Tout est encore sous tension, les ordinateurs prêts, les lignes de montage en place pour faire naître des TF, ZR, ZS, ZT, ZTT ... Cet endroit est incroyable.

PS : Une petite production redémarrera en 2008 pour la LE500





REGISTRE B

L'ASTON MARTIN MGB

IL FAUT SAUVER MG

La date du 10 Septembre 1979 est connue comme le «lundi noir» parmi les amateurs de MG dans le monde entier. C'est la date à laquelle British Leyland a enfin rendu publique sa décision, prise en juillet, de fermer l'usine d'Abingdon, en même temps que celle de Triumph de Candley.

La nouvelle de la fin de MG fait grand bruit, évoquée à la une du New York Times, elle donnera lieu à un débat à la Chambre des communes.

Les réactions ne manquent pas, John Thorney, ancien président de MG et président du MG Car Club mobilise les 445 dealers d'Amérique du nord. De son côté, le MG Owners Club, animé par Roche Bentley, présente un plan de sauvetage à British Leyland.

Les membres du Conseil des dealers américains Jaguar, Rover et Triumph dirigés par David Brinkley, proposent d'acheter des MGB à hauteur de 200 millions de dollars tout en menaçant la BL d'une action en justice si elle n'assure pas le remplacement de la «B». Le 16 octobre, BL décide de prolonger la production de la MGB de manière à ce que les dealers aient des stocks jusqu'en 1981.

Au moment où BL annonce la fin de la carrière de la MGB, Alan Curtis, président d'Aston Martin, part du constat que les deux marques ont des points communs : une production peu automatisée, une main d'œuvre qualifiée et des gammes complémentaires. Le 16 Octobre 1979, le Consortium Aston Martin, qui comprend

Alan Curtis (président d'Aston Martin), David Wickens de British Car Auctions, Peter Cadbury de Westward Television, Lord George-Brown du groupe de construction Norwest-Holst, fait une proposition

concernant le rachat de l'usine d'Abingdon et l'utilisation des noms de «MGB» et «MG». Si la BL est décidée à conserver ses droits sur le nom «MG», elle est disposée à accorder une licence pour la production de la «MGB», ainsi qu'à vendre l'usine d'Abingdon.

Au début de l'année 1980, les négociations se tendent suite à l'annonce par BL de mettre en production la remplaçante de la MGB, qui n'est autre qu'une TR7 rebadgée MG (projet MG «Boxer»), idée vite abandonnée.

Aston Martin doit faire face à une baisse de ses ventes et suite au second choc pétrolier, le contexte économique n'est guère propice aux affaires, et certains commanditaires s'inquiètent des risques que représente la reprise de la production

d'une auto de conception ancienne.

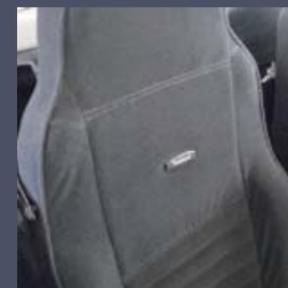
Dans ces conditions peu favorables, BL lance un ultimatum en mai 1980 : si aucune décision n'est prise d'ici la fin juin, elle fermera l'usine.

NAISSANCE DE L'AMB (ASTON MARTIN B)

Pourtant Aston Martin n'as pas dit son dernier mot et pour appuyer ses projets de reprise, le consortium présente sa propre interprétation de la futur MGB. Fin juin 1980, l'équipe de Keith Martin réalise en l'espace d'une semaine le concept d'une nouvelle MGB en partant d'un cabriolet standard.



L'Aston Martin MGB possède un équipement spécifique qui inclut : sièges sport et capote Tickford, volant Australi 13" quatre branches, pare-brise et vitres latérales de la GT, moulures latérales noires, pare-choc avant modifié et spoiler, petite calandre chromée, feux arrière de brouillard et de recul, jantes en alliage de 14" Wolfrace.



Le consortium se trouve dans une situation financière difficile suite à la défection d'investisseurs Anglo-américains, il se tourne alors vers Toyota en leur proposant 20 % de participation et la motorisation des MG qui leur ouvrirait par la même occasion les portes du marché européen. Malheureusement, envisagée in extremis, cette solution ne pourra aboutir. L'annonce par BL de la fermeture d'Abingdon est publiée le 9 juillet 1980.

QU'EST-ELLE DEVENUE ?

Cette AMB en conduite à droite et de couleur «Russet Brown» (brun roux), châssis n°GVADJ1AG510877 et moteur n°34648, a été immatriculée DOL 341V le 13 Février 1980 par BL Cars Limited, Longbridge, Birmingham.



DOL 341V est restée chez BL avant d'être cédée à Aston Martin Lagonda Ltd de Newport Pagnell, puis à un propriétaire privé en Juillet 1984.

En Août 1997, un passionné de MG la rachète en s'engageant à conserver l'originalité de cette MGB à l'histoire unique. Elle n'a alors parcouru en tout et pour tout que 1093 miles.

Mais l'histoire de s'arrête pas là. En 2011, elle est de nouveau en vente par Nutley Sports&Prestige, pour la modique somme de £29,950 (près de 36.000 €); cela peut paraître cher pour une MGB, mais si on la considère comme une Aston Martin, alors là, c'est beaucoup plus tentant.

La dernière trace de DOL 341V est la vente aux enchères de H&H Classics, le 5 décembre 2012. Elle a été adjugée pour...£11,200 !

Bernard Joubert

SOURCES :

MGB La grande sportive Britannique - David KNOWLES - Editions E.T.A.I
MGB La sportive anglaise de référence - Julien LOMBARD - Editions E.T.A.I

Sites internet :

www.mgexp.com
www.aronline.co.uk
www.mgentsusiast.com
<http://allcarcentral.com/MG>
<http://classics.honestjohn.co.uk>





Laurent RAYNAUD

Spécialiste véhicules de collection

Assurances - Placements - Crédits



OFFRE SPÉCIALE

-15%*



sur votre assurance collection

- ✓ Assistance Passion, rapatrié votre véhicule à votre domicile ou garage habituel*
- ✓ Tarif dégressif à partir du 2^{ème} véhicule de collection*
- ✓ Remise de 20% sur votre assurance véhicule moderne*
- ✓ Remise de 30% sur vos pneus*
- ✓ Dépannage 1 heure chrono sinon AXA vous rembourse 30 euros*
- ✓ Financements pour acquisition ou réparation de votre véhicule*

* voir conditions auprès de votre agent

Contactez Laurent au
01 43 44 36 05

Retrouvez toutes nos offres sur www.assurances-collections.fr
28 cours de Vincennes, 75012 Paris - Tél. 01 43 44 36 05 - agence.raynaud@axa.fr

CLASSIC CAR

Le spécialiste depuis 33 ans

www.classiccar.fr



CHOIX PERMANENT D'ANGLAISES - ACHAT - DÉPÔT-VENTE



JAGUAR Mk II, 3,4 l, 1961, gun métal, cuir rouge, OVD, belle restauration, 15 000 € de factures récentes, 26 000 €



TRIUMPH TR6, 1973, gris métal, int. cuir rouge, ancienne restauration, Koni, échappements sport, 18 500 €



TRIUMPH TR2, 1954, sublime, restauration au châssis, 39 500 €



JAGUAR Mk II, 3,8 l, 1961, noir, int. cuir vert, DA, toit ouvrant Webasto, rest., très belle, 39 500 €



TRIUMPH TR4, 1962, bleu ciel, simili bleu, OVD, 10 000 km depuis rest. au châssis, 26 000 € (cote LVA 30 000 €)



TRIUMPH TR3A, 1959, cuir noir, ancienne restauration au châssis, 28 000 €



TRIUMPH TR3A, 1960, cuir noir, moteur, boîte de vitesses, pneus, etc. refaits, 25 000 €



AUSTIN-HEALEY 100/6 BN6, 1958, rouge flancs noirs, int. cuir, OVD, rare 2 places, belle restauration, 39 000 €



TRIUMPH TR4 A IRS, 1965, vert anglais, simili noir, overdrive, française, dossier depuis 1990, 26 000 €



TRIUMPH TR4 A IRS, 1966, simili noir, moteur 10 000 km, 25 000 €

Sur notre site
PROMOTIONS
PIÈCES
de -30% à -50%
sur stock

L'UNIQUE FOURNISSEUR DE PIÈCES POUR TOUTE ANGLAISE !



Nouvelle adresse
700 m² au
3, rue Louis-Vion
92600 ASNIÈRES

CLASSIC CAR - 3, rue Louis-Vion - 92600 Asnières - Tél. 01 47 39 23 23 - Fax 01 47 30 31 67 - classiccarparis@gmail.com
Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 19 h sans interruption et samedi sur rendez-vous