



HERITAGE

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

1953-2013 60 ANS DE LA MG TF

N° 31 JUIN 2013
7,50 €

ÉVOLUTION DE LA MGTF,
COMPÉTITION, TÉMOIGNAGES...



INSOLITE LA NAILOR
1700 TF



NOUVEAU! RUBRIQUE
REGISTRES



Éditorial / **3**
 Calendrier des manifestations 2013 / **11**
 Tableau des animateurs régionaux du MGCF / **13**

1953 - 2013 : LES 60 ANS DE LA MGTF

ILS PARLENT DE LEUR TF / 9



ET AUSSI :

La MGTF 1953/1955 / **4**
 La MGTF en compétition / **7**

INSOLITE

La NAYLOR TF 1700 / **12**

LA VIE DU CLUB

Ruée vers l'huître / 17



ET AUSSI :

Rétromobile / **14**
 Sortie dégomme en Aquitaine / **14**
 Dégomme en Charente / **14**
 6^{ème} Avignon Motor festival / **15**
 Monaco Motor Legend / **15**
 Rallye de l'AG / **16**
 7^{ème} traversée de Lyon / **16**
 Rallye du Pas-de-Calais / **17**

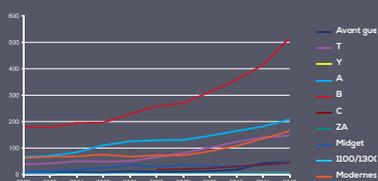
ACTUALITÉ / 23

FFVE : LE POINT SUR LES ZAPA, ZONES D'ACTIONS PRIORITAIRES POUR L'AIR

NOUVEAU !

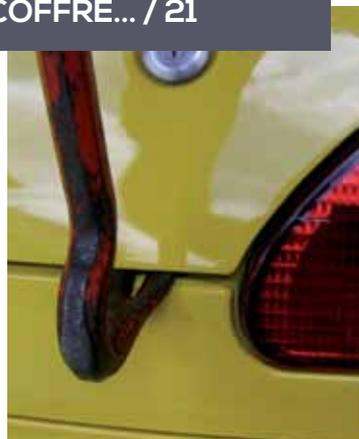
RUBRIQUE DES REGISTRES

PRÉSENTATION DES REGISTRES / 18



REGISTRE MODERNES LES MGEUNETTES

LES CLÉS SONT DANS LE COFFRE... / 21



ET AUSSI :

Registre A - La band'A Une MGA à 4 places ? / **20**
 Registre B - Série B Évolution des tableaux de bords / **21**
 Registre 1100 - 1300 Corrosion au niveau du faux châssis / **22**



59 rue Violet, 75015 Paris - tél 06 62 96 53 83
 Email : info@mgclubdefrance.com
 Site : <http://www.mgclubdefrance.com>

MG Club de France

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 Quénet
 BP 70038 - 28 220 Cloyes / le Loir
 06 13 27 27 23
joel.quenet@mgclubdefrance.com



SECRÉTAIRE : Aldo Valente
 30 voie Delacroix - 94 440 Vitry-sur-Seine
 06 49 43 93 43
aldo.valente@mgclubdefrance.com

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 SÉRIE T :
 Joël Fleury - 6 impasse des Douves - 35 630 Hédé
 02 90 78 13 55 - joel.fleury@mgclubdefrance.com



MG REGISTRE Y :
 Michel Legoubé - 5 bis rue de la Raimbauderie - 37210 Parçay Meslay
 06 26 51 60 02 - mlg.legoubé@gmail.com



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 : Nous cherchons un nouvel animateur



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 Marne - 94340 Joinville le Pont
 06 72 20 79 26 - philippe.paillas@mgclubdefrance.com



Martine Pineau : animation de la région parisienne (Sud)
 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 Urieux 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@orange.fr



Denis Vasdeboncoeur :
 Accueil des nouveaux membres et secrétaire adjoint
 43 av F. Adam - 94100 St Maur des Fossés
dvasdeboncoeur@club-internet.fr



Georges Vuillemin : Calendrier et sorties
 275 route du col - 01170 Crozet
 06 09 08 82 29 - georges.vuillemin@mgclubdefrance.com

HERITAGE

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
 Philippe Aubry - 06 62 96 53 83
philippe.aubry@mgclubdefrance.com

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

MERCIEMENTS :

Textes : Philippe Aubry, Ted Bagnell, François Cortial, Serge Dermanian, Chantal Desmoulières, Jean Louis Girardier, Joël Fleury, Christian Lissot, Bernard Joubert, Jacques Truchon
Photos : Réservé MG Club de France

IMPRIMEUR :

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

CHERS AMIS MGISTES,



Nous avons le plaisir de vous présenter la nouvelle édition de MG Héritage. Comme vous allez le constater, nous avons souhaité faire évoluer la maquette afin de rendre le magazine plus moderne et plus attrayant. Le contenu a également été modifié pour donner plus de place aux registres.

Dans ce numéro, nous célébrons la MG TF qui fête ses 60 ans. Nous vous présentons aussi la vie du club avec des petits comptes rendus, qui prolongent les articles mis en ligne sur le site. Nous espérons que ces modifications vous plairont.

Notre AG, magnifiquement organisée par Jean-Jacques Athias, nous a permis de faire entrer au sein du Conseil d'Administration Philippe Brasier, Jean Cesbron, Denis Vasdeboncoeur et Georges Vuillemin. Nous leur souhaitons la bienvenue. J'ai été réélu président. Je vous remercie pour votre confiance. A l'occasion de l'AG, le bureau a souhaité mettre à l'honneur notre ami François Daric, qui quitte le conseil, en le nommant membre d'honneur du club, en remerciement pour de nombreuses années au service de notre association.

La saison des sorties bat son plein avec quasi une balade par semaine. Vous trouverez sur notre site www.mgclubdefrance.com les comptes rendus ainsi que des photos. Jacques Girodon m'aide dans la gestion de la communication du club et je l'en remercie.

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 :
philippe.aubry@mgclubdefrance.com et
jacques.girodon@mgclubdefrance.com.
 Nous en ferons bon usage.

Dans le calendrier des sorties, vous trouverez de nombreuses activités possibles. Merci à tous les organisateurs pour toutes ces magnifiques balades à la découverte de notre beau pays. En plus du calendrier national, nous avons mis en place des newsletters régionales dans lesquelles vous avez également des propositions de sorties locales.

Le beau temps semble revenir. Alors faites-vous plaisir avec votre MG !

Safety fast bien sûr !

Philippe Aubry
Président du MG Club de France

Gan Patrimoine : partenaire officiel du MG Club de France

- Assurance vie,
- Retraite,
- Placements,
- Optimisation fiscale,
- Financements,
- Services bancaires.



Gan Patrimoine • Rudolph Bergnier
Inspecteur Gan Patrimoine

151 Boulevard J.F. Kennedy
91100 CORBEIL ESSONNES
Tél. : 01.69.91.16.78
Fax : 01.69.91.14.52
rudolph.bergnier@mandataires.ganpatrimoine.fr

Assuré d'avancer



Proximité et disponibilité
sont les piliers de notre relation.

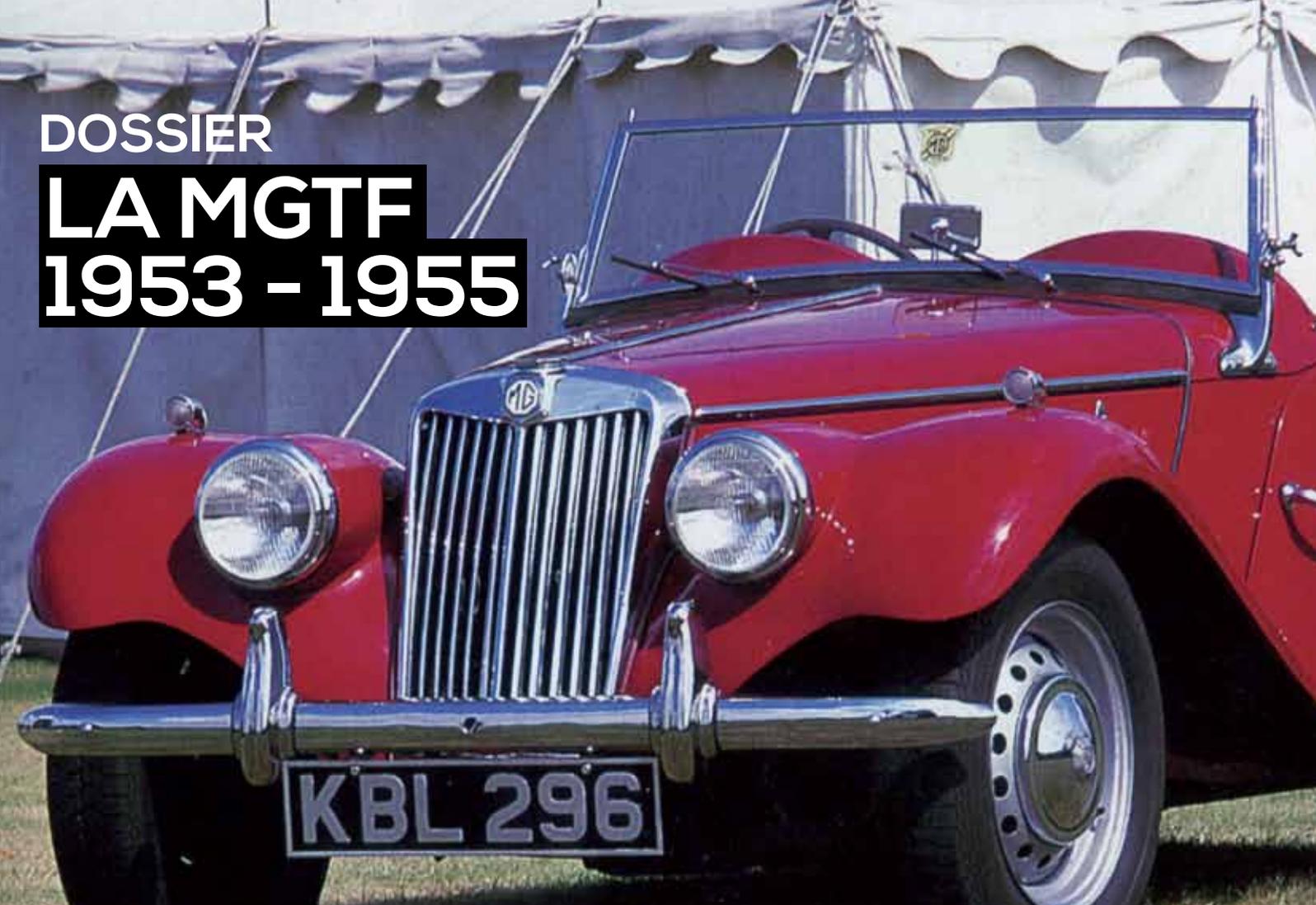
Votre conseiller est à vos côtés
pour une relation personnelle maintenue dans le temps,
où que vous soyez pour être "Assuré d'avancer"

AG 1997 - Concept MGAG Lib - 03/2012

Rudolph Bergnier : un membre du MG Club à votre service

DOSSIER

LA MGTF 1953 - 1955



LA GENÈSE

1952 voit la chute des ventes des TD, mais la firme MG a déjà dans ses cartons le prototype prêt à prendre la suite. Sous l'appellation EX175 se cache un châssis de MGTD modifié et une carrosserie aux lignes fluides, basée sur la TD spéciale engagée au Mans en 1951.

Dans le même temps, Austin souhaitait produire depuis longtemps une voiture de sport et lors du salon de Londres en 1952, Leonard Lord, le nouveau

patron de la BMC, tombe en admiration devant la Healey 100, présentée en avant première par Donald Healey. La Healey a une superbe ligne, fluide et agressive et les commandes pleuvent dans le temps du salon. Donald Healey n'est pas en mesure d'honorer autant de commandes et doit trouver un partenariat.

C'est en toute logique qu'il se tourne vers Lord car la voiture utilise le moteur et la transmission de l'Austin A90. C'est ainsi que naît l'Austin Healey 100. On peut comprendre dans ce contexte que la BMC ne veuille pas promouvoir deux voitures de sport en même temps.

On peut aussi ajouter l'antipathie de Leonard Lord vis à vis des produits de l'ancienne Nuffield Organisation, et on comprend pourquoi le nouveau projet de MG – la MGA finira par sortir en 1955 – est temporairement rangé dans les cartons.

Néanmoins, quelque chose devait être fait face au repli des ventes et il est donc décidé de procéder à un «facelift» de la TD.



LE NOUVEAU MODÈLE

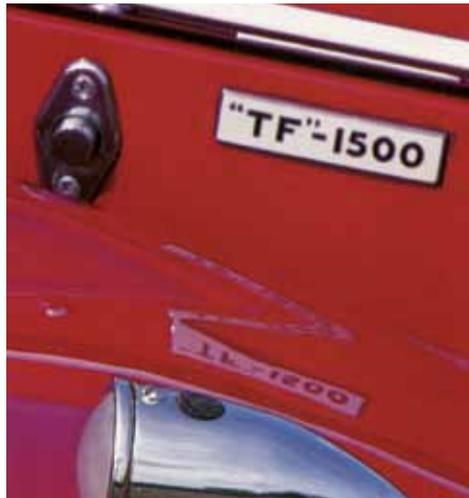
Aucun crédit n'étant disponible pour cette étude, ni même aucun outillage spécial de production, la caisse de la TD est simplement modifiée de manière à la rendre plus basse et plus fine : La calandre est inclinée et enveloppe un radiateur accessible de l'intérieur du moteur (le bouchon fixé sur la calandre est factice) et les garde-boue avant intègrent les phares. A l'arrière, le changement est plus discret, et se limite au plancher métallique qui vient masquer entièrement l'espace avec le réservoir et avec le pare-choc.



La structure est donc la même que pour la TD, le châssis est identique (mis à part simplement la partie tubulaire qui suspend la colonne de direction) tout comme les éléments de suspension, la direction, le moteur (il s'agit du moteur TD Mark 2 plus puissant) et la transmission.

Les roues fils sont de nouveau disponibles (en option) pour satisfaire aux demandes répétées des possesseurs de TD. Côté intérieur on peut noter les nouveaux compteurs à forme octogonale.



REGISTRE TF

LA TF APPARAÎT AU SALON «EARLS COURT MOTOR SHOW» DE LONDRES EN OCTOBRE 1953.

En terme de performances, et malgré le changement de ligne, aucune amélioration par rapport à la TD. La MGTF reste une voiture amusante à conduire mais en tant que voiture de sport, elle est largement dépassée par la concurrence Austin Healey 100, Triumph TR2, Morgan et autres Porsche 356. La Triumph TR2 par exemple, sortie avant la TF, bénéficiait d'un moteur 2 litres offrant 90 ch à 4800 trs/mn, et s'avérait bien plus performante.

Le chiffre des ventes va d'ailleurs refléter cette réalité, 6200 exemplaires seulement trouvent preneurs entre les mois d'octobre 1953 et 1954.

MG décide donc en fin d'année 1954 de muscler le fameux XPAG 1250 cm³: Le moteur XPEG de 1466 cm³, mis au point pour le prototype de record EX179, est installé dans ce qui va devenir la TF1500, et la puissance initiale de 57ch «grimpe» à 63 ch. Extérieurement rien ne distingue la 1500 des autres modèles 1250 si ce n'est le sigle "TF"-1500 placé de chaque côté du capot.

La TF1500 va poursuivre la carrière des Midget jusqu'en 1955. Au total, 9600 Midget TF sortiront des chaînes MG, et seulement 316 TF1500 seront vendues en Europe. La dernière Midget TF 1500 est sortie des usines d'Abingdon le 4 Avril 1955.

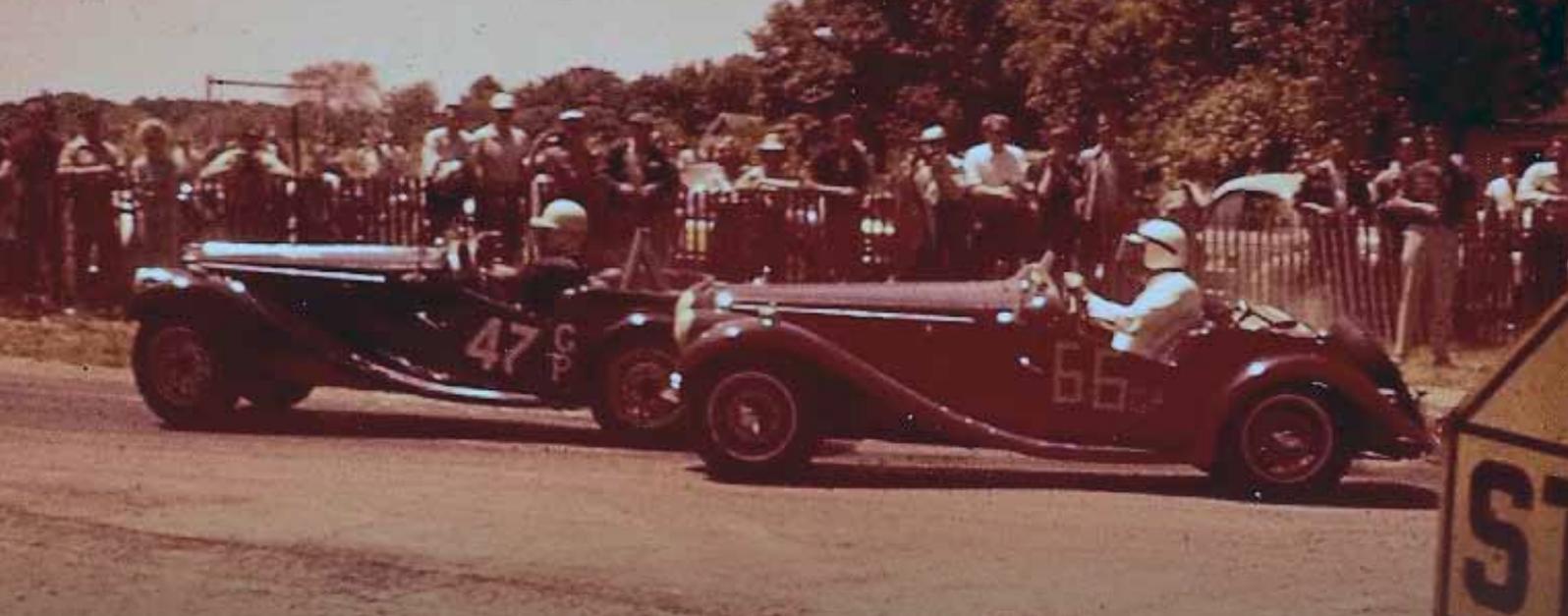
Christian Lissot

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES MGTF			
MOTEUR	4 CYLINDRES EN LIGNE À CULBUTEURS	BLOC ORIGINE	XPAG OU XPEG
CYLINDRÉE	XPAG 1250 CM3 XPEG 1466 CM3	CARBURATEURS	2 SU H2 TD3 H4
COMPRESSEUR	NON	PUISSANCE	57 CH OU 63 CH À 5400 TRS/MIN
ALÉSAGE/ COURSE	66,5 X 90 MM / 72 X 90 MM	TAUX DE COMPRESSION	8,1 / 8,3
RAPPORT DE PONT	4,875	EMPATTEMENT	2388 MM
VITESSES	4 DONT 3 SYNCHRONISÉES	FREINS AV/AR	HYDRAULIQUE/ TAMBOURS
DIRECTION	À CRÉMAILLÈRE	VOIES AV/AR	1224/1290 MM
ROUES	À VOILE PLEIN/ À RAYONS EN OPTION	PNEUS	15" X 5,5"
LONGUEUR	3740 MM	LARGEUR	1518 MM
CAPACITÉ RÉSERVOIR	54 LITRES (12 GALLONS)	POIDS	878 KGS
CHÂSSIS	LONGERONS ET TRAVERSES CAISSONNÉS	VITESSE MAXIMUM	87 MPH (140 KM/H)

NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS			
DÉBUT DE PRODUCTION TF 1250	OCTOBRE 1953	TF 0501 À TF 6300	XPAG/ TF/30309
		TF 6651 À TF 6750	
FIN DE PRODUCTION	NOVEMBRE 1954	TF 6851 À TF 6950	XPAG/36330
		TOTAL TF 1250 6200	
DÉBUT DE PRODUCTION TF 1500	NOVEMBRE 1954	TF 6501 À TF 6650	XPEG 501
		TF 6751 À TF 6850	
FIN DE PRODUCTION	MAI 1955	TF 6951 À TF 10100	XPEG 3940
		TOTAL TF 1500 3400	
TOTAL DE PRODUCTION DES TF		9600	

ON TROUVE BEAUCOUP DE PUBLICITÉS D'ÉPOQUE VANTANT LES QUALITÉS DE LA MGTF. FAUT-IL Y VOIR UN RAPPORT AVEC LES MÉVENTES ?





COMPÉTITION

On peut noter que les moteurs XPAG et XPEG étaient des unités faciles à préparer, comme en témoignaient les brochures de la marque qui commentaient les améliorations possibles pour augmenter les performances.

Différents stages de préparation étaient disponibles : le stage 1, le plus « tranquille » consistait à réduire la hauteur de culasse de 8/10ième sur les moteurs 1250 cc et 5/10ième sur les 1500 cc, augmentant les puissances respectivement à 61 et 65ch. Pour les stage 2, c'est 16/10ième – la hauteur minimum pour une culasse XPAG - et 12,5/10ième pour le XPEG qu'il fallait enlever, et les puissances « grimpaient » alors à 64 et 67 ch.

Au niveau du stage 3, on entrait réellement dans le domaine de la course : soupapes plus larges, arbres à cames « pointus », pistons spéciaux et on pouvait alors espérer atteindre jusqu'à 83 ch. Le stage final était l'adjonction d'un compresseur Shorrock, et là tenez vous bien, c'est de 97ch qu'il fallait parler, soit une fois et demie la puissance initiale !

Pat MOSS a couru son premier rallye international en MG TF 1500. On doit aussi citer les Etats Unis où de nombreuses MG étaient engagées dans des courses locales ou nationales par catégories de cylindrées au sein du SCCA (le Sport Car Club of America), avec un certain succès.



the Cedar Brook Memorial Race at Watkins Glen. The Chief Marshal reported three close calls and Mr. B. G. Smith of the National Circuit Board, advised by Mr. John Chappo, inspected these carefully, as a result of which the cars were found to be stock. The priority went therefore to the driver.

On a point was noted against a production Jaguar for being equipped with "V" type carburetors. Mr. Smith investigated the matter and indicated that this type of carburetor was allowed as optional factory equipment. The point was dismissed.

C. W. Fleming,
Acting Secretary, Grand Road.

GENERAL RESULTS

THOMPSON NATIONAL RACES

Thompson Raceway, Watkins Glen, September 4, 1955

Class 1 - Open Production

Pos	Car #	Driver	Time
1	10	Don Davidson	55.76
2	11	Don Davidson	55.64
3	12	Don Davidson	55.44
4	13	Don Davidson	55.43
5	14	Tom Magowan	55.53
6	15	Carl Arnold	53.77

Class 2 - Class F Production

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	E. Pappell	63.85
2	78	Lake Underwood	64.74
3	79	Paul Pickinger	63.97
4	81	Chandler Lawrence	63.62
5	130	F. Barrett	61.16
6	131	C. Fehnel	61.19
7	53	H. Barrows	61.07
8	71	Bill Fleming	60.65
9	116	S. Docker	58.43
10	79	G. Stoddard	57.68
11	A. Simpson	57.52	
12	Mrs. Cappelle	57.52	
13	News Christensen	55.69	

Class 3 - D Production Section & Austin Healey Sports

Pos	Car #	Driver	Time
1	A. Simpson	64.82	
2	G. Arnold	64.04	
3	S. Hoodbush	63.63	
4	Chappo	63.90	
5	117	Chappo	63.20

Class 4 - Open Production

Pos	Car #	Driver	Time
1	10	Don Davidson	64.46
2	11	Don Davidson	64.15
3	12	Don Davidson	63.75
4	13	S. M. Smith	63.70

Class 5 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 6 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 7 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 8 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 9 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 10 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 11 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 12 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 13 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 14 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 15 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 16 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 17 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 18 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 19 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 20 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 21 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 22 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 23 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 24 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 25 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 26 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 27 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 28 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 29 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1	80	Jack Thompson	65.90
2	81	Jack Thompson	65.60
3	82	Jack Thompson	65.30
4	83	Jack Thompson	65.00
5	84	Jack Thompson	64.70
6	85	Jack Thompson	64.40
7	86	Jack Thompson	64.10
8	87	Jack Thompson	63.80
9	88	Jack Thompson	63.50
10	89	Jack Thompson	63.20

Class 30 - MG & MG Section

Pos	Car #	Driver	Time
1</			

ILS PARLENT DE LEUR TF

LA VOITURE ÉTAIT DANS UN ÉTAT PITOYABLE : LA MOITIÉ DES COMPTEURS MANQUAIT OU NE FONCTIONNAIT PAS, LE FAISCEAU ÉLECTRIQUE ÉTAIT COMPLÈTEMENT HORS SERVICE, LA VOITURE, INITIALEMENT DE COULEUR « MG RED » AVAIT ÉTÉ REPEINTE EN BLANC.

TED BAGNELL

LA MG DE TED

J'ai acheté ma TF 1500 le 3 août 1997. Elle avait été achetée et rapatriée de Californie en 1991 par un gallois, Mr. Jones qui l'a gardée 6 ans avant de la mettre en vente.

La voiture était dans un état pitoyable : La moitié des compteurs manquait ou ne fonctionnait pas, le faisceau électrique était complètement hors service, la voiture, initialement de couleur « MG Red » avait été repeinte en blanc. En ce qui concerne la finition, je ne pouvais la comparer qu'à la « peau d'un adolescent qui souffre d'une acné aiguë » !

Mais la pire des choses avait été la transformation pour la conduite à droite, les pédales n'étaient pas correctes et ne tenaient que par un seul fil, la crémaillère était d'une autre marque et était tenue en place par les brides. Somme toute ce n'était pas beau à voir...

J'ai donc décidé dans un premier temps de remettre la voiture en état pour être présentable à un contrôle technique. Avec l'aide de Brown & Gammons, NTG & Moss, j'ai travaillé pendant trois mois pour accomplir cette première urgence. Après quelques semaines nous avons décidé de partir en voyage. Un voyage de 160 kms pour assister à une fête de famille. Avec le recul, ce n'était peut-être pas une bonne idée. A mi-chemin et comme d'habitude en retard, j'ai apparemment poussé la vieille dame au-delà de ses possibilités parce qu'il y eut un grand « boum » et une perte de pression d'huile immédiate - Merde ! Heureusement, nous étions arrêtés à environ 5 kms de la maison de ma sœur.

J'ai pensé que c'était la faute des coussinets de têtes des bielles. Le lendemain j'ai poussé la voiture dans mon atelier et j'ai démonté le carter, mais il n'y avait pas de jeu dans les coussinets de bielle.

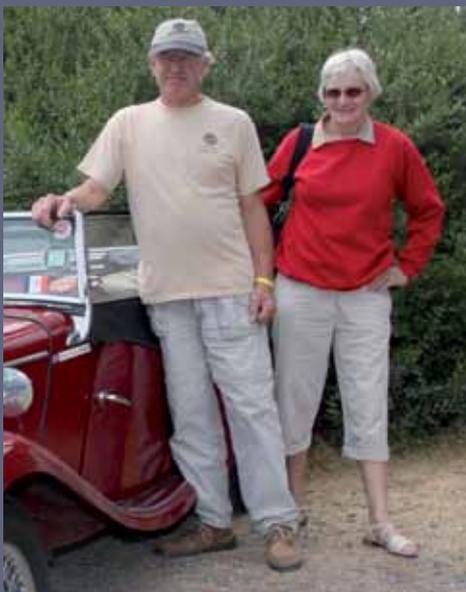
Que s'était-il donc passé? C'est en tournant le vilebrequin que la vérité épouvantable est devenue claire : Le vilebrequin était fissuré à travers le tourillon numéro 1, malheureusement un défaut assez fréquent avec les moteurs XPAG et XPEG en particulier avec le temps.

C'est pendant mes réflexions sur le problème que je me suis souvenu d'une belle journée d'été en 1954 et d'un jeune officier bravache qui voulait faire admirer sa MG TC par deux jeunes filles (oui trois sur une TC - c'était légal en 1954!). Un changement de vitesse bâclé, 4^{ème} vers 1^{ère} = 7,000 rpm et boum ! Heureusement nous étions arrivés en roue libre à un petit garage. Après deux jours, la voiture était prête - un vilebrequin neuf et une facture de £27.17s.6d. Malheureusement en 1997, la facture pour le même vilebrequin est montée à £859 + TVA (Phoenix Crankshafts) - mais ça, je suppose, c'est le prix du progrès...

Tenez vous bien, les deux événements ont eu lieu sur la même route - la A3 en Angleterre - à 32 kms et 43 ans d'intervalle. A la réflexion, il y a une morale quelque part là-dedans !

Ted Bagnell

PS : TED a fini par restaurer entièrement sa TF, et elle coule des jours heureux en France...



UN JOUR JE REMARQUAI, DANS LE PARKING PRÈS DE L'HÉLIPORT MONÉGASQUE, UNE MGT TF «TRISTOUNETTE» COMPLÈTEMENT RECOUVERTE DE POUSSIÈRE... SERGE DERMANIAN

L'ACTION SE SITUE EN MAI 1995 QUAND J'ÉTAIS CONCESSIONNAIRE VOLVO À MONACO.

En plus de mes activités normales, je m'occupais de l'entretien de voitures anciennes de mes anciens clients américains.



Un jour je remarquai, dans le parking près de l'héliport monégasque, une MGT TF «tristounette» complètement recouverte de poussière, certaines personnes avaient même écrit «clean me please» avec le doigt !

Je demandai au responsable du parking à qui appartenait cette auto qui paraissait en très bon état, à part la poussière. Il me conseilla de contacter le propriétaire, un irlandais résidant à Monaco. J'appelai son bureau, nous nous mîmes d'accord pour remorquer la TF, et la prendre en charge au garage. Préparation préliminaire, charger la batterie, vérification des niveaux, carburant, la pompe électrique fonctionne, démarrage, le moteur tourne, en boitant. Dépose du cache soupapes, j'observe les culbuteurs, je remarque, que les soupapes n'ont presque pas de levée, diagnostic aisé, les cames sont usées, on ne remplit pas les cylindres, on n'échappe pas non plus !

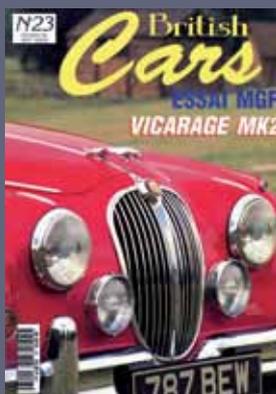
Je prévien le propriétaire qui me donne son accord pour changer l'arbre à cames, le tendeur et la chaîne de distribution, le système d'allumage ; le tout se fait sans démonter la culasse, mais au prix de la dépose de la calandre et du radiateur.

J'avais donc récupéré cette TF, sur laquelle je travaillais, quand se présenta une Volvo 122, participant au Monte Carlo Historique et qui avait cassé sa suspension. Le propriétaire de la Volvo était en fait un rédacteur du magazine British Cars, et ayant remarqué la TF en cours de réparation, me demanda l'autorisation de faire un article pour le magazine.

Rendez vous fut donc pris, une fois tous les travaux achevés, et je conduisis la TF en essai, accompagné du journaliste du magazine qui prit les photos. J'avais choisi le circuit du GP, passage obligé sous le tunnel du Lowes, et il était impressionné !!

Serge Dermanian

L'ARTICLE EST FINALEMENT PARU DANS L'ÉDITION CLASSIC CARS DE NOVEMBRE/DÉCEMBRE 1995, ET VOICI QUELQUES EXTRAITS :



« D'abord il faut préciser que ma rencontre avec cette belle MG fut le fruit d'un heureux hasard comme on en aimerait plus souvent. En fait je rencontrai en Serge Dermanian non seulement quelqu'un de bon conseil pour la Suédoise mais qui en plus s'intéressait depuis longtemps aux Anglaises.

Pour preuve une belle TF était en cours de remontage dans un coin de l'atelier. L'occasion était trop belle pour ne pas profiter de l'opportunité, sachant que ce modèle est devenu aussi rare que recherché...Une brève incursion dans les traces du Grand Prix de Monaco, cheveux au vent, nous a permis de se rendre compte du

brio de cette MG délicieusement rigide et maniable à la fois... Ensuite, nous avons achevé notre périple aux abords d'un square afin de détailler l'auto... ».

C'est là que notre « docteur Serge » est pris en photo, stéthoscope à la main, en train de finir les derniers réglages.



LA MGTF FACE À SES CONCURRENTES

EN CETTE ANNÉE 1954 LA TF1500 N'EST PAS SEULE DANS SA CATÉGORIE, LOIN S'EN FAUT...



PANHARD DYNA JUNIOR



SIMCA 9 SPORT



AUSTIN HEALEY 100



MG TF 1500



TRIUMPH TR2



MORGAN + 4



PORSCHE 356 1300

	PANHARD DYNA JUNIOR	SIMCA 9 SPORT	AUSTIN HEALEY 100	MG TF 1500	TRIUMPH TR2	MORGAN + 4	PORSCHE 356 1300
MOTEUR	FLAT TWIN 851 CC 1 INVERSÉ 42CV À 5000TRS/MN	4 EN LIGNE 1221 CC 1 INVERSÉ 51CV À 5100TRS/MN	4 EN LIGNE 2660 CC 2 SU 90CV À 4800TRS/MN	4 EN LIGNE 1466 CC 2 SU 63CV À 5000TRS/MN	4 EN LIGNE 1991 CC 2 SU 90CV À 4800TRS/MN	4 EN LIGNE 1991 CC 2 SU 90CV À 4800TRS/MN	FLAT FOUR 1286 CC 2 INVERSÉS 44CV À 4000TRS/MN
TRANSMISSION	TRACTION 4 RAPPORTS + MA	PROPULSION 4 RAPPORTS + MA	PROPULSION 4 RAPPORTS + MA	PROPULSION 4 RAPPORTS + MA	PROPULSION 4 RAPPORTS + MA	PROPULSION 4 RAPPORTS + MA	TOUT À L'ARRIÈRE 4 RAPPORTS + MA
FREINAGE	HYDRAULIQUE 4 TAMBOURS	HYDRAULIQUE 4 TAMBOURS	HYDRAULIQUE 4 TAMBOURS	HYDRAULIQUE 4 TAMBOURS	HYDRAULIQUE 4 TAMBOURS	HYDRAULIQUE 4 TAMBOURS	HYDRAULIQUE 4 TAMBOURS
POIDS (KG)	635	945	990	878	950	810	750
VITESSE (KM/H)	130	135	167	135	170	170	145
RAPPORT POIDS/ PUISSANCE	15,1	18,6	11	13,9	10,6	9	17
CONSO MOYENNE(L)	7	10	11	9,5	8,8	8,8	8
PRIX NEUF EN FRANCE (FRS)	595 000	1 297 000	1 480 000	1 100 000	1 050 000	1 100 000	1 560 000
COTE ACTUELLE	16 000€	18 000€	45 000€	37 000€	29 000€	28 000€	90 000€
LES +	<ul style="list-style-type: none"> › MOTEUR DE HAUTE TECHNOLOGIE 	<ul style="list-style-type: none"> › BELLE ÉLÉGANCE FRANCO-ITALIENNE › ENTRETIEN FACILE ET PEU CÔUTEUX › FINITION DE HAUT NIVEAU 	<ul style="list-style-type: none"> › CONSTRUCTION TOUT EN TOLÉ › LA PREMIÈRE D'UNE GRANDE LIGNÉE 	<ul style="list-style-type: none"> › PROCURE UN RÉEL AGRÈMENT DE CONDUITE ET POUR L'ŒIL › DISPONIBILITÉS DES PIÈCES › ENTRETIEN RÉDUIT 	<ul style="list-style-type: none"> › LA PLUS SPORTIVE DU LOT › MOTEUR TRÈS ROBUSTE AVEC D'INTÉRESSANTES PERFORMANCES › COFFRE À BAGAGE 	<ul style="list-style-type: none"> › LE CHARME D'UN « FOSSILE VIVANT » › MÊME MÉCANIQUE QUE LA TR2 	<ul style="list-style-type: none"> › CONCEPTION TOUT À L'ARRIÈRE ORIGINALE › SENSATIONS DE CONDUITE › UN GRAND NOM DU SPORT AUTO
LES -	<ul style="list-style-type: none"> › NIVEAU SONORE ÉLEVÉ › ÉQUIPEMENT RÉDUIT › BOÎTE DE VITESSE DÉLICATE À MANIER 	<ul style="list-style-type: none"> › TENDANCE À LA CORROSION 	<ul style="list-style-type: none"> › 4 CYLINDRES SEULEMENT MAIS DE FORTE CYLINDRÉE 	<ul style="list-style-type: none"> › RARE ET DONC TRÈS CHÈRE SUR LE MARCHÉ › PARAÎT PLUS SPORTIVE QU'ELLE NE L'EST VRAIMENT 	<ul style="list-style-type: none"> › CONFORT LIMITÉ › FINITION SPARTIATE 	<ul style="list-style-type: none"> › COMME LA MG, LA MORGAN EST RARE, CHÈRE ET BÂTIE SUR UN SOULETTE EN BOIS ET DONC FRAGILE 	<ul style="list-style-type: none"> › TENUE DE ROUTE DÉLICATE › CORROSION GALOPANTE › EST DEVENUE INABORDABLE EN CABRIOLET › PRIX DES PIÈCES

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 2013

LA VIE DU CLUB

OE BOCHE AUTO

www.bocheauto.com 04.73.63.79.00

www.bocheauto.com
info@bocheauto.com

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.

*« L'envie de vous faire plaisir »
telle est la devise de Max Vauché
et de son équipe.*

Max Vauché

Chocolatier créateur

BLOIS BRACIEUX ORLÉANS

www.maxvauche-chocolatier.com

P.A.N

**OBJETS PUBLICITAIRES
CADEAUX D'AFFAIRES
CALENDRIERS
TEXTILE**

43, bd Louis XI - BP 51555
37015 TOURS Cedex 1

☎ 02.47.38.67.83 - Fax 02.47.37.20.83

E-mail : contact@pan-pub.fr www.panpub.fr

Juin

15 au 16 juin Région Lorraine : Rallye dans le pays des 3 frontières
Contact : Jean jachniewicz jean.jachniewicz@wanadoo.fr

16 juin Ile de France : Parmin Classic 95
Contact : Pierre Druel

22 au 23 juin Région Auvergne : Les Vaches Rouges
Contact : Gilles Dumazet Claude Faroux
gillesdumazet@orange.fr faroux63150@orange.fr

28 au 30 juin Rallye Avant Guerre & T Cherbourg Marque invitée Wolseley
Contacts : Joël Fleury Vincent Dransart
vincent.dransart@mgclubdefrance.com jofleury@free.fr

Juillet

26 au 28 juillet Fest Jazz Châteauneuf du Faou
Contacts: Nadine Santini Bernard Ricordeau Bretagne
bretagne@mgclubdefrance.com ricordeau.bernard@neuf.fr

Aout

16 au 20 août EEOY Ecosse
COMPLET Contact : Joël Quenet Marina Gourdin

25 au 30 août Région Aquitaine : Pyrénées MG Tour
Contact : Francis Bouyssou aquitaine@mgclubdefrance.com

Septembre

1^{er} au 7 septembre Rallye des Lacs Suisse
Contact : Bernard Douchet b.douchet@hotmail.ch

6 au 9 septembre Région Bretagne : Rallye Féminin
Contact : Nadine Santini bretagne@mgclubdefrance.com

7 au 8 septembre Région Bourgogne : Rallye des vendanges entre terres
morvandelles et vignoble de l'Auxois
Contact : Gilles Coty bourgogne@mgclubdefrance.com

7 au 8 septembre Région Normandie : Rallye du bout du monde –Cotentin
Contact : Alain Danoy alain.danoy@wanadoo.fr

14 au 15 septembre Journée du patrimoine
Contact : vous sera précisé ultérieurement

28 au 29 septembre Salon de Rouen stand MGCF
Contact : vous sera précisé ultérieurement Région Normandie

28 au 29 septembre Entente Cordiale
Contact : Jean-Rene Creté jr.crete@mgclubdefrance.com

Octobre

12 au 13 octobre Salon Automédon : stand MGCF
Contact : Martine Pineau martine.pineau@mgclubdefrance.com

Novembre

8 au 10 novembre Salon Epoqu'auto Lyon stand MGCF
Contacts :
Jocelyne Denis : jocelyne.denis@mgclubdefrance.com
Georges Vuillemin : georges.vuillemin@mgclubdefrance.com



NAYLOR TF 1700

A L'HEURE OÙ NOUS PRÉPARONS À FÊTER LE SOIXANTIÈME ANNIVERSAIRE DE LA TF, JE VAIS VOUS FAIRE DÉCOUVRIR (PEUT-ÊTRE) UN ROADSTER COMME SEULS SAVENT FAIRE LES BRITANNIQUES. AVEZ-VOUS DÉJÀ ENTENDU PARLER DE LA NAYLOR TF 1700 ?



Il ne s'agit pas d'une réplique, ce serait un crime de lèse majesté dans nos colonnes, mais bien d'une véritable récréation à structure en frêne tout comme son aînée. La Naylor est tellement proche de l'originale du moins dans son esprit, qu'elle est la bienvenue au sein de notre club, si tant est qu'il y en ait une.

Un peu d'histoire tout d'abord: Alastair et David Naylor créent dès 1966 la Naylor Brothers, entreprise spécialisée dans la restauration des MG d'avant guerre et des séries T (la première approuvée par British Motor Héritage). David quitte la société en 1972, mais la Naylor Brothers continue ses activités sous la seule direction d'Alastair. La Naylor TF 1700 naîtra en 1984 et sera homologuée en Grande Bretagne.

Alastair Naylor a beaucoup travaillé pour améliorer la voiture tout en gardant l'âme de la version originale. Son prix, à l'époque était relativement élevé car en déboursant seulement 40 livres supplémentaires, vous achetez une Morgan Plus 8 Injection.

Mais à ce prix, la Naylor vous offrait deux sièges en cuir Conolly et la garantie du groupe Rover, argument fort bienvenu en ces périodes troubles où la fiabilité n'était pas vraiment le point fort des automobiles d'outre Manche.

La carrosserie en acier de ce roadster deux places se voulait avant tout être une reproduction fidèle de notre bien aimée MG TF. Tout comme la véritable, la Naylor est une propulsion. La plupart des éléments mécaniques sont issus de la Morris Marina, y compris le 4 cylindres 1,7 litre SOHC développant 77 chevaux doté d'une classique boîte manuelle quatre vitesses.

La suspension arrière de la Marina cohabite avec des ressorts hélicoïdaux, alors que la suspension avant est indépendante. La vitesse maximale était donnée pour 151 km/h.

Autres différences notables par rapport à la version originale, les portes s'ouvrent désormais dans le bon sens, le tableau de bord est sous les yeux du pilote et non plus central, et le freinage est amélioré et modernisé.

Aujourd'hui, la cote d'une Naylor est inférieure de 12 000€ à une TF. Le site Internet du Club www.naylorclub.org en propose régulièrement à des prix allant entre 15 et 20 000€.

La société Naylor basée à Shipley, dans le West Yorkshire a produit une centaine d'exemplaires entre 1984 et 1986 avant de faire faillite, faillite en partie due à une mauvaise image de voiture en kit dont Naylor ne parvint jamais vraiment à se débarrasser.

La Naylor Brothers Restorations ne s'occupera plus désormais que de restaurations d'anciennes et une seconde compagnie Naylor Brothers MG parts sera créée pour la distribution de pièces pour MG récentes, reprise plus tard par Moss Europe.

La société passe ensuite dans les mains du groupe Mahcon en 1986, donnant naissance à la Hutson Motor Company qui vendra les voitures sous le nom d'Hutson TF 1700. Environ 61 voitures supplémentaires furent construites. Un nombre restreint de versions de voitures en kit a été également vendu, sous le nom de Mahcon.

Parallèlement, la Hutson Motor se convertira dès 1988 dans la construction de pièces de rechange pour les MG série T puis dès 1989 pour les Jaguar type E, mais là... c'est une autre histoire.

François Cortial

LES ANIMATEURS RÉGIONAUX DU MGCF

LA VIE DU CLUB

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 Bernard Joubert	33550 Haux • aquitaine@mgclubdefrance.com 33360 Latresne • bernard.joubert@mgclubdefrance.com	05 56 23 03 37 06 81 30 92 63 05 56 31 50 82
Auvergne	03 15 43 63	Claude Faroux Gilles Dumazet	63000 La Bourboule • faroux63150@orange.fr 03110 Saint Pont • gillesdumazet@orange.fr	04 73 81 03 81 06 07 22 56 24 06 80 00 48 91
Bourgogne	21 58 71 89	Gilles Coty Annie Simonet	89000 Auxerre • bourgogne@mgclubdefrance.com 21460 Vieux Château • ajc.simonet@wanadoo.fr	06 71 95 37 03 03 80 96 40 01
Bretagne	22 29 35 56 44	Nadine Santini Bernard Ricordeau	44350 Guérande • bretagne@mgclubdefrance.com 29000 Quimper • ricordeau.bernard@neuf.fr	02 51 73 01 65 02 98 64 97 30
Centre Val de Loire	18 28 36 37 41 45	Jean René Créte Norbert Fouquet	37210 Rochecorbon • jr.crete@mgclubdefrance.com 37000 Tours • norbertfouquet@neuf.fr	02 47 29 12 36 06 09 72 03 62 06 34 16 24 10
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	Claude Chegnion	25000 Besançon • chegnion@orange.fr	06 07 83 80 21
Ile de France Nord	77	Jean-Paul Le Buzyth	75020 Paris • j-p.lb@orange.fr	09 66 82 43 02
	93	Jacky Lelièvre	93250 Villemomble • jacky.lelievre@mgclubdefrance.com	01 45 28 34 05
	95	Pierre Druel et Sylvie Aubert-Druel	95620 Parmain • pierredruel@voila.fr et aubertsylvie@voila.fr	06 89 82 40 88 06 10 76 52 30
Ile de France Sud	94	Philippe Paillas	94340 Joinville le Pont • philippe.paillas@mgclubdefrance.com	01 79 56 53 37
	77	Guillaume Surel	91540 Mennezy • surel.guillaume@free.fr	06 51 28 01 66
	91	Martine Pineau	91210 Draveil • martine.pineau@mgclubdefrance.com	01 69 40 72 71 06 74 74 56 13
	78	Michel Huet	78300 Poissy • michel.huet@sfr.fr	01 30 74 65 03
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	Contacter la région voisine		
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
		Gilbert Cerutti	20250 Corte • scarava@aol.com	06 12 99 82 68
Pays de Loire	44 49 53 72 85	Jean Cesbron	44120 Vertou • jean-cesbron@orange.fr	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 24	André Lefevre	17170 Courçon d'aunis • rh.lefevre@hotmail.com	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	04 50 42 41 86
		Jocelyne Denis	42400 St Chamond • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com	06 09 41 51 83

6 - 10 FÉVRIER

LE MGCF À RÉTROMOBILE



En février le club a accueilli traditionnellement ses adhérents (actuels et futurs) Porte de Versailles.

Si cette année, nous n'exposons pas de voiture, la marque MG avait pourtant sa place dans le salon. On a pu y voir entre autres une rarissime MG Arnolt et des B attendant leurs futurs acquéreurs.

Xavier Bouchenot

Organisateur : Patrice Peret

10 MARS

SORTIE DÉGOMMAGE EN AQUITAINE



Le mois de mars annonce (normalement) la fin de l'hiver. La section Aquitaine a été accueillie par 'Le Longeveau Classic and Sports Cars' à Pillac (Charente). 54 voitures dont beaucoup de MG se sont retrouvées pour un barbecue géant et dégustation de cognac au Château des Plassons. La bonne humeur et la convivialité ont régné en maîtres.

Jacques Gaubert

Organisateur : Francis Bouyssou

17 MARS

DÉGOMMAGE EN CHARENTE



La section Charente Poitou ne dérogea pas à la règle en organisant un 'Dégommage' auquel ont participé une vingtaine de voitures ornées d'un octogone. Les averses n'ont pas découragé les équipages qui ont arpenté les petites routes de Charente Maritime de Rochefort à l'Île de Ré en passant par Surgères et La Rochelle. Peut-être bientôt un super Rallye national dans cette région ? A suivre ...

Jacques Gaubert

Organisateur : André Lefèvre

22 AU 24 MARS

6^{ème} SALON AVIGNON MOTOR FESTIVAL

Votre club favori y exposait une TF, sexagénaire cette année. Plusieurs éminents membres du club se sont relayés durant ce salon qui a vu beaucoup de visiteurs dont de nombreux amateurs de MG.

Une nouvelle adhésion et 3 inscriptions pour le prochain rallye Paca sont à noter. D'ailleurs, durant ce salon, le Trophée Potherat prenait le départ chaque matin. 3 équipages du MGCF y ont pris part, Marc et Marie Pierre Aubert avec une Magna F2, Philippe et Hélène Raynaud avec une Midget J1, Jean Philippe Rassinoux et Patrice Peret avec une Midget PA compresseur.

Jean-Paul Hautain Nélis



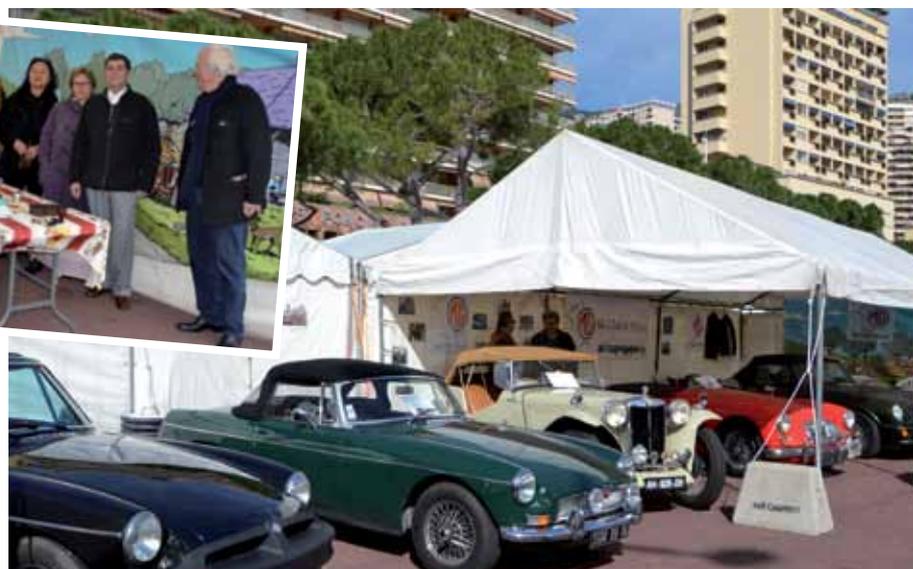
4 AU 7 AVRIL

4^{ème} ÉDITION DU MONACO MOTOR LÉGENDE

Notre club a présenté ses véhicules lors de la 4^{ème} édition du Monaco Motor Légende. Nous exposions une MG RV8 une B GT V8, une B MK1, une A MK2 et une TC. De nombreux amateurs ont fait le déplacement, parfois venant de fort loin comme un membre du MGOC de South Australia. Nous avons à cette occasion rencontré le président du MG Club de Monaco, Nicola Parolin. Le Monaco Motor Légende est une manifestation sympathique et prometteuse sur le plan local. Un grand merci à ceux et celles qui ont œuvré au sein du club à la réussite de cet évènement.

Jean-Pierre Martin

Organisateurs : Christian Kuhn
et Georges Vuillemin



12 AU 16 AVRIL

RALLYE DE L'AG



En Avril ne te découvres pas d'un fil dit-on. On ne pouvait pas mieux dire lors de cette 31^{ème} assemblée générale qui nous faisait découvrir les routes et villages des Alpes Mancelles, entre Le Mans et Alençon. Près de 80 MG avaient fait le déplacement. Lors de cette AG, un nouveau conseil d'administration a été élu. Bienvenue aux nouveaux membres du Conseil qui sont Philippe Brasier, Jean Cesbron, Denis Vasdeboncoeur et Georges Vuillemin, en remplacement d'Alain Bothorel, Xavier Bouchenot, François Daric et Christian Milla. Prochaine AG dans la région lyonnaise en 2014.

François Cortial

Organisateur : Jean Jacques Athias



21 AVRIL

7^{ème} TRAVERSÉE DE LYON



230 équipages dont 7 du MGCF ont sillonné les artères de la capitale des Gaules sous le regard émerveillé de très nombreux spectateurs. Ce fut l'occasion de remettre aux élus lyonnais un courrier rappelant l'intérêt de faire revivre nos anciennes. La balade continua vers Fourvière où nous avons stationné nos autos dans un cadre magnifique surplombant le vieux Lyon. Pendant ce temps, nous étions attablés chez Léon de Lyon dans un cadre fort agréable en dégustant une cuisine savoureuse.

Benoît Herpin

26 AU 28 AVRIL

RUÉE VERS L'HUITRE

Une trentaine de MG sont parties à la découverte du vignoble Nantais et des charmes de l'Île de Noirmoutier, également appelée l'Île aux Mimosas. Jean Marc et Dany Bourson secondés par Jean Cesbron nous ont concocté trois jours de découvertes des environs et des douceurs gastronomiques locales.

François Cortial

Organisateurs : Jean-Marc et Dany Bourson, Jean Cesbron



18 ET 19 MAI

RALLYE DU PAS DE CALAIS

De nombreuses MG sont venues de la région pour arpenter les petites routes locales. Visite captivante du Planétarium d'Helfaut où nous avons découvert les constellations et autres monstres marins préhistoriques, une halte à Bergues, dont la notoriété est due à « Bienvenue chez les Ch'tis », visite du colossal Blockhaus d'Eperlecques inachevé, destiné à fabriquer et à lancer des missiles V2.

Le week-end prit fin au Touquet durant l'exposition organisée par le Touquet Automobiles de Collection où la marque MG et le MGCF représentés par Vincent Dransart étaient à l'honneur.

Marina et Christian Gourdin

Organisateurs : Vincent Dransart et Patrick Welcomme.



UN GRAND MERCI À TOUS NOS ORGANISATEURS.

RETROUVEZ LES COMPTES-RENDUS DÉTAILLÉS DE CES SORTIES SUR LE SITE

www.mgclubdefrance.com





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

REGISTRES

Nous avons désormais une rubrique dédiée aux registres dans notre revue Héritage. C'est une chance pour nous, les animateurs de registres, de vous faire partager l'histoire des modèles, de vous donner des conseils techniques, de vous fournir des guides d'achat, des bonnes adresses, des infos pour l'importation et l'immatriculation, etc...

Il paraissait opportun pour cette première, de présenter les modèles dans le club, qui compte au 1er mai 2013 pas moins de 1134 exemplaires.

Tous les modèles de la marque sont représentés dans nos registres Avant Guerre, séries T, Y, A, B, C, 1100-1300 et sans oublier les modernes (véhicules post 1980).

Bonne lecture !

Christian Lissot
Responsable des registres

PS : Faites nous partager vos expériences, histoires, anecdotes; vos articles sont les bienvenus. Transmettez-les à nos responsables de registres.

NOS MG :

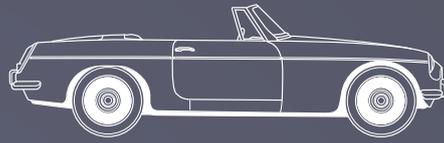
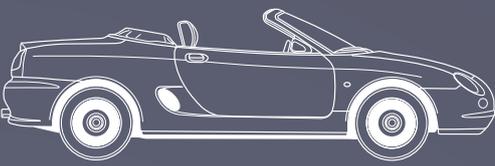
Le tableau ci-après donne la situation des modèles du club au 1er Mai 2013, sachant que nous comptons beaucoup de « récidivistes » (deuxième MG et suivante dans le tableau, dans l'ordre communiqué par vous lors des inscriptions/réinscriptions).

Ce ne sont rien moins que 63 modèles différents qui cohabitent au sein du club, des plus rares comme la Magnette K3 ou la WA, aux plus diffusées comme la B ou la F.

Modèle	1 ^{ère} MG	2 ^{ème} MG	3 ^{ème} MG	4 ^{ème} MG	5 ^{ème} MG	TOTAL
Nombre d'exemplaires au club						
Midget M12/12			1			1
Magna F1				1		1
Midget J1	1					1
Midget J2	5					5
Midget D			1			1
Magna F3			1			1
Magna L2		1	1			2
Magnette K2	1					1
Magnette K3		1	1			2
Magna L1	2	1				3
Magnette NA	2					2
Midget PA			2	1		3
Magnette NB	1					1
SA		1	1			2
Midget TA Monaco	1					1
Midget TA	3	2	2			7
Midget PB	1			1		2
VA	2	1				3
WA	1					1
Midget TB	5		1			6
Midget TC	20	4	3			27
YA	2	1				3
YT	2	1				3
Midget TD	37	10				47
Midget TD MkII	15					15
Magnette ZA	2					2
Midget TF 1250	7	6	1			14
Midget TF 1500	29	4	2	2		37
A 1500 roadster	77	13	2			92
A 1500 coupé	5	2				7
A Twin cam roadster	5	1	1	1		8
A Twin cam coupé				1		1
A 1600 roadster	55	9				64
A 1600 coupé	3	4				7
A MkII roadster	24	1	1			26
A MkII coupé	2					2
A De luxe		1				1
Midget Mkl	4					4
B Mkl	98	5	2			105
MG 1100	2					2
Midget MkII	8	1		1		10
B GT Mkl	7					7
Midget MkIII	16	3				19
B MkII	96	8				104
B GT MkII	75	18	5		3	101
C	16	2	2			20
C GT	16	2				18
MG 1300	1	2				3
B MkIII	50	7				57
B V8	7	2				9
B GT V8	12	2	2	2		18
B MkIV	85	7				92
Midget MkIII 1500	6	2	2			10
Métro 1300						
Métro turbo			1			1
RV8	7	1	1			9
MGF	78	13	3		1	95
ZS	2	1	1			4
ZT	1	1		1		3
MGF Trophy	2	1	1			4
ZR	1	4				5
MG TF	25	1	2	1		29
ZT V8		1				1
ZTT	1				1	2
TOTAL	926	148	43	12	5	1134

LES REGISTRES

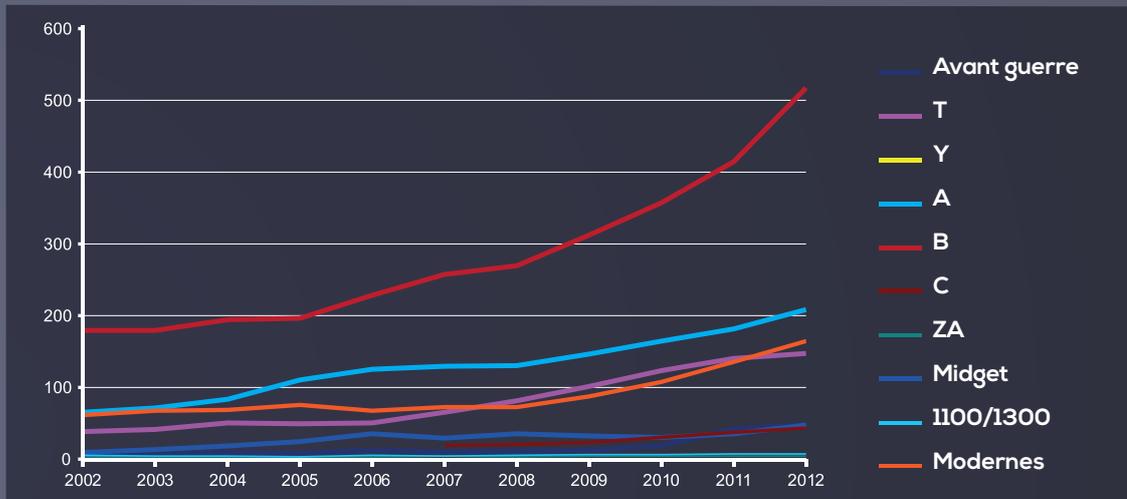
MG d'avant-guerre	Vincent Dransart vincent.dransart@mgclubdefrance.com Philippe Brasier philippe.brasier@mgclubdefrance.com
Série T	Joël Fleury joel.fleury@mgclubdefrance.com
Registre Y	Michel Legoube mgl.legoube@gmail.com
Registre A	Christian Lissot christian.lissot@mgclubdefrance.com Benoit Herpin benoit.herpin@mgclubdefrance.com
Registre B	Bernard Joubert bernard.joubert@mgclubdefrance.com
Registre Midget	Nous cherchons un nouvel animateur !
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



REGISTRES

LE TABLEAU ET LE GRAPHIQUE QUI SUIVENT MONTRENT L'ÉVOLUTION DES MODÈLES PAR REGISTRE DU MGCF DEPUIS 2002.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% de progression en 2012
Avant guerre	3	3	7	6	10	8	9	10	16	40	46	15
T	36	39	48	47	48	63	79	99	121	138	145	5
Y											5	
A	63	69	81	108	123	127	128	144	162	179	206	15
B	177	177	192	194	226	255	267	310	355	412	515	25
C						16	17	20	27	34	40	18
ZA	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	0
Midget	7	11	16	22	33	27	33	30	28	33	45	36
1100/1300	3	2	2	1	3	2	3	4	4	5	5	0
Modernes	61	67	68	75	67	72	72	87	107	135	164	21



MG D'AVANT GUERRE

Après 4 ans passés à la tête du registre Marc Aubert passe le flambeau à Vincent Dransart, assisté de Philippe Brasier.

Merci à Marc pour tout le travail accompli en particulier dans l'organisation du rallye des gorges de la Loire et aux salons Epoqu'Auto à Lyon.



SÉRIE T - LES T POTES

Cet Heritage n°31 est plus particulièrement dédié à la TF dont c'est le soixantième anniversaire cette année. La TF sera à l'honneur lors du rallye des Avant Guerre et série T à Cherbourg les 28 et 29 Juin prochains.





REGISTRE A – LA BAND'A

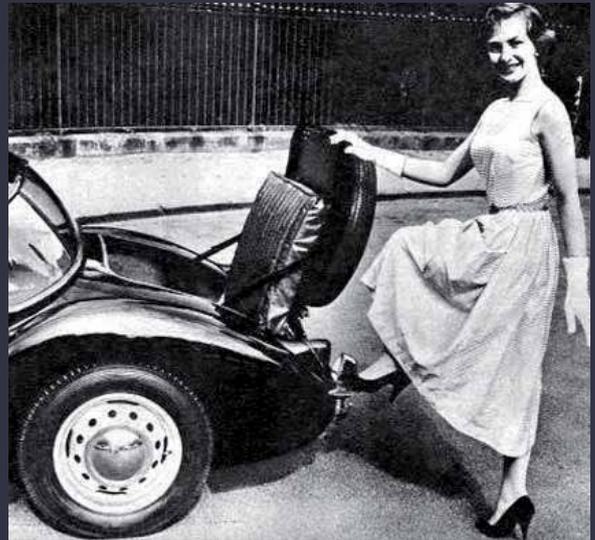
Le registre A se renforce pour lui permettre d'apporter un meilleur support aux membres. Benoit Herpin vient nous aider pour s'occuper plus particulièrement des Twin Cam.

LA MGA, UNE STRICTE 2 PLACES ? QUE NENNI, VOYEZ PLUTÔT LA TRANSFORMATION PROPOSÉE EN 1957 PAR LA SOCIÉTÉ JOHN GIBSON & SON LTD :

« Personne n'oserait considérer la MGA comme une voiture spacieuse, La MGA c'est une stricte 2 places. Mais que faire quand on a des amies à transporter : « vas-tu nous emmener faire un tour dans ta belle automobile ? ». Et là c'est la compagnie John Gibson & Son Ltd qui vient à votre rescousse.

John Gibson & Son Ltd a développé une conversion pour équiper votre MGA d'une vraie banquette escamotable.

Ceci nécessite quelques modifications à l'endroit où se range la roue de secours en temps normal. Le trou de la cloison entre l'habitacle et le coffre est élargi pour faire de la place pour les jambes.



Le coffre arrière est modifié pour ouvrir à l'inverse et reçoit une banquette très cosy, et la roue de secours est repositionnée dessus. Il faudra simplement ne pas craindre pour sa mise en pli.».....

No comment !!





REGISTRE B - SÉRIE B

ÉVOLUTION DES TABLEAUX DE BORD DE LA MGB DE 1962 À 1980

DANS SA LONGUE CARRIÈRE, LA MGB A CONNU BEAUCOUP DE CHANGEMENTS, SOIT POUR SUIVRE LES CANONS ESTHÉTIQUES DU MOMENT, SOIT POUR RÉPONDRE AUX CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES, EN PARTICULIER AUX USA. CE CI EST TRÈS VRAI QUAND ON S'INTÉRESSE AU TABLEAU DE BORD ET CETTE COMPILATION VA VOUS AIDER À VOUS Y RETROUVER.

MODÈLES



Modèles européens de 1968 à 1972 : Planche identique, volant à branches perforées (1970).

Modèle 1972 à 1976. Les aérateurs sont placés à la place de la radio (stéréo) qui migre sur la console centrale. Les touches piano des comodos sont remplacées par des contacteurs à bascules.

A partir de 1977, nouvelle planche de bord identique pour toutes les voitures à conduite à gauche. Allure plus moderne des compteurs, comodos. Les commandes de ventilation et de chauffage migrent sur la console centrale.



1962 - Le premier type de tableau de bord est installé sur toutes les MGB jusqu'en 1967.

MODÈLES



Tableau de bord sur les modèles US à partir de 1968 : instrumentation différente et rembourrage « Abingdon Pillow ».

En 1972, abandon du modèle « Abingdon pillow » au profit d'un tableau de bord avec boîte à gant jusqu'en 1976. Nouveau volant à branches lisses (juin 1973).

Restrictions budgétaires obligent, la planche de bord des modèles britanniques est peu modifiée. La console centrale et le volant sont identiques aux conduites à gauche.



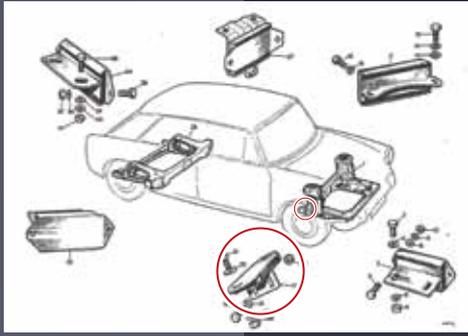
Voilà, en conclusion, vous saurez à présent dater n'importe quelle MGB en jetant un simple coup d'œil à l'intérieur ! Néanmoins, faites attention, certaines idées de personnalisations n'ont pas de limite ... Tiens donc, de quelle année est cette MGB ?

Bernard Joubert

RÉPONSE: 1977



REGISTRE 1100 – 1300



**SILENTBLOC EN APPUI
SUR LA CONTRE
PLAQUE DE LA COQUE
SOUmise
À LA CORROSION**

Comme vous le savez (ou pas !) la MG 1100 – 1300 est une carrosserie monocoque sur laquelle sont rapportés deux faux châssis avant et arrière qui supportent les trains roulants et la mécanique.

Il va sans dire qu'un des points critiques est la fixation du faux châssis avant. Celui-ci est fixé par six silentblocs à la coque dont deux fixations sont fortement exposées à la corrosion au fil des années. Sous les pieds du passager et du conducteur, la coque

est renforcée par une contre plaque assurant la rigidité et le transfert des charges mécaniques. Malheureusement elle est soudée par points, ce qui laisse l'opportunité à l'humidité de s'installer entre coque et contre plaque. Ainsi, au fil du temps, la « bonne fée corrosion » y trouve un terrain de jeu des plus favorables. (Photos 1 et 3)

Cet hiver, j'ai redémonté mon second 1300 (celui de l'AG 2012) et corrigé le défaut. (Photos 2 et 4). Une fois le bloc moteur déposé, la protection de la tôlerie et la peinture ont pris une huitaine d'heures. Une semaine plus tard, l'auto prenait la route vers Pillac pour une concentration des autos à moteur 1275, Cooper et dérivés.

Si vous rencontrez le même souci sur votre 1100 - 1300, contactez-moi.

AVANT

APRÈS

AVANT

APRÈS



PHOTO 1

PHOTO 2

PHOTO 3

PHOTO 4

Jacques Truchon

NOOONNNN !!!!!



**VOUS AVEZ LAISSÉ VOS
CLÉS DANS LE COFFRE
... C'EST BALLOT, MAIS
HEUREUSEMENT POUR
VOUS, CELA EST DÉJÀ
ARRIVÉ À CERTAINS
D'ENTRE NOUS.**



REGISTRE MODERNES LES MGEUNETTES

Plusieurs possibilités s'offrent à vous :

- La plus naturelle ... appeler un serrurier,
- La plus facile, casser un phare arrière ... vous arriverez à agir sur la gâche en passant le bras par le trou ainsi libéré.
- La plus directe, percer le cylindre, inconvénient, vous aurez une clé différente pour le coffre ... dommage,
- La moins bonne, utiliser un pied de biche ... le résultat n'est pas garanti !

Et pour finir, la bonne technique :

Il s'agit de soulever délicatement, à l'aide d'un tournevis, le coffre côté charnières (agissez avec une extrême douceur en utilisant une planchette pour bien répartir la pression) et de dévisser les deux vis avec une clé à douille de 10. Vous arriverez à passer la main ou un fil de fer pour récupérer vos clés.

Jean Louis Girardier
the Loulou





FFVE : LE POINT SUR LES ZAPA, ZONES D'ACTIONS PRIORITAIRES POUR L'AIR

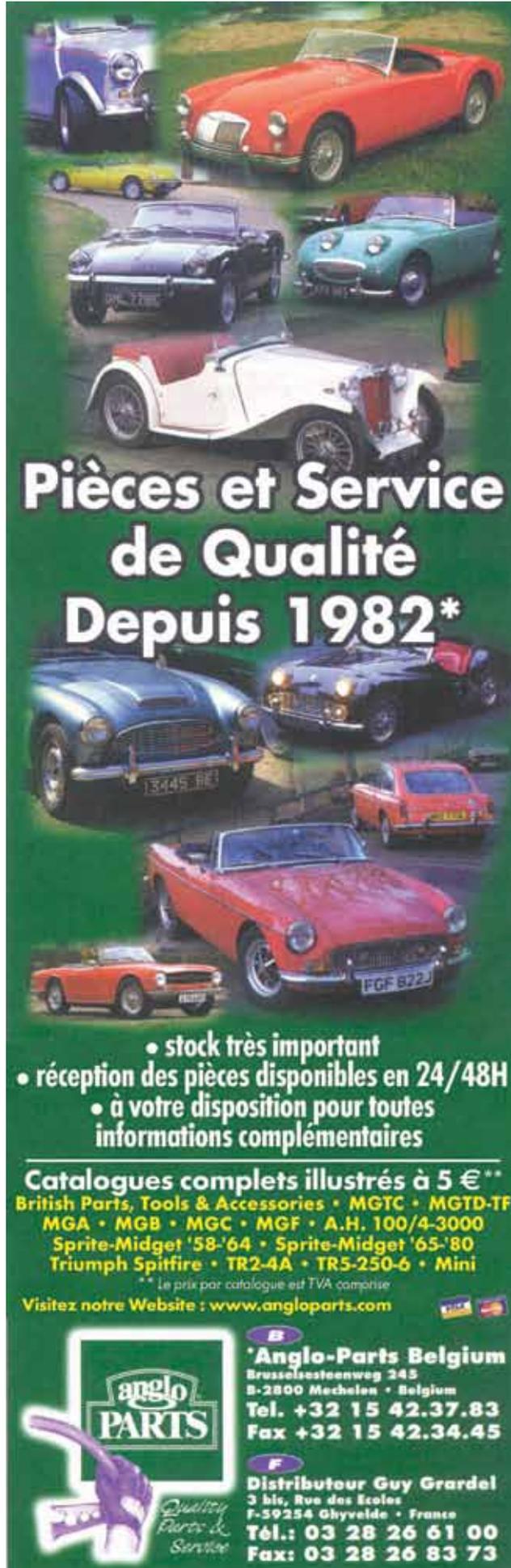
15 MARS 2013 : COMME VOUS LE SAVEZ NOS CHÈRES AUTOS SONT DANS LE COLLIMATEUR DES MAIRIES DE GRANDES VILLES TELLES QUE PARIS.

Les Zapa, Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air seraient interdites aux voitures dites polluantes. Dès l'annonce du projet, la FFVE a immédiatement pris contact avec la mairie de Paris.

Celle-ci a bien compris les préoccupations de la FFVE et des collectionneurs que nous sommes tous. Le gouvernement a annoncé la mise en œuvre des premières mesures visant à limiter la pollution au cœur des villes. Parmi celles-ci, la restriction de circulation aux véhicules les plus polluants doit encore faire l'objet d'études, en particulier les modalités d'application et de contrôle restent à préciser par l'Etat et devraient être connues cet été.

La FFVE ne lâchera pas prise. Elle reste vigilante sur l'avancée de ce dossier et ne manquera pas de nous tenir informés.

François Cortial

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

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

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

anglo PARTS
 Quality Parts & Service





Laurent RAYNAUD
Spécialiste véhicules de collection



Assurances - Placements - Crédits

OFFRE SPÉCIALE

-15%*

sur votre **assurance collection**

- ✓ Assistance Passion, rapatrie 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



Depuis
le 4 juin 2012

NOUVELLE ADRESSE

3 RUE LOUIS VION - 92600 ASNIÈRES

3 ateliers mécaniques à moins de 5 minutes en sous-traitance

CHOIX PERMANENT D'ANGLAISES - ACHAT - DÉPÔT-VENTE



AUSTIN-HEALEY 3000MK3



TRIUMPH TR4 A IRS



JAGUAR XK 150 S 3.4 L



JAGUAR XK 140



JAGUAR TYPE E 3.8 L

Sur le site TR250, MG A 1500, TR6 (1974), XJS 4 l cabriolet (1996), Type E FHC 4.2 l

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

Le spécialiste depuis 31 ans
L'UNIQUE FOURNISSEUR DE PIÈCES
POUR TOUTE ANGLAISE !

N° 1 chez Google voiture anglaise !



classiccar.fr



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