



HERITAGE

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

N° 32 DÉCEMBRE 2013

7,50 €



NUFFIELD CUP

ELLE RÉCOMPENSE LE DYNAMISME DU MGCF



1924 - 2014
LES 90 ANS DE LA MARQUE



CREAM
CRACKERS

Éditorial & Hommage / 03

Actualité / 04

ZAPA suite...

Dans les kiosques

50 années de mariage et toujours en MG

Histoire de la Nuffield Cup / 05

Il y a 90 ans naissait la marque MG / 06

MG Event of the year en Écosse / 10

Calendrier

des manifestations 2014 / 11

Insolite / 12

Tableau des animateurs régionaux du MGCF / 13

Sorties nationales & internationales / 14

Rubrique des registres / 18

MG d'avant guerre - MG Old Number One : FC 7900 - 1925

Registre A - La A fait son cinéma

Registre B - Les MGB du MGCF en chiffres et en couleurs

Registre C - MGC, l'aristocratie de toute une gamme octogonale

Registre Modernes - Réglage des phares F et TF

Les Cream Crackers / 26



20



22



05



06



10



14

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 REGISTRY :
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
Benoit Herpin - benoit.herpin@mgclubdefrance.com



MIDGET :
Thierry Dupont et Philippe Pouille
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
92100 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 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@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
julienvalo@gmail.com
http://be.net/julienvalo

REMERCIEMENTS :

Textes : Philippe Aubry, Jean Louis Beaurin, Philippe Brasier, François Cortial, Chantal Desmoulières, Vincent Dransart, Jean Louis Girardier, Bernard Joubert, Christian Lissot, Aldo Valente
Photos : Réservé MG Club de France

IMPRIMEUR :

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

CHERS AMIS MGISTES,



La saison des sorties et des salons se termine avec pas mal de souvenirs engrangés durant les beaux jours. Un grand merci aux très nombreux organisateurs qui ont œuvré pour vous faire plaisir. Je pense que nous avons battu cette année encore, le record du nombre de sorties organisées par le club. Bravo à tous.

Vous trouverez dans ce magazine quelques photos retraçant ces activités mais vous avez déjà pu lire sur notre site, au fil de l'été, les comptes rendus racontant ces sorties. Pour faire vivre notre site, vous pouvez tous nous faire parvenir des petits articles (texte en word) et des photos (format jpeg 300 dpi maxi – merci d'éviter les photos très lourdes). Merci de les envoyer aux adresses suivantes : philippe.aubry@mgclubdefrance.com et jacques.girodon@mgclubdefrance.com. Nous en ferons bon usage.

Durant l'été, nous avons eu le plaisir de recevoir la Nuffield Cup, une distinction décernée par le MG Car Club anglais, pour récompenser un club MG Européen. C'est une distinction très prestigieuse que nous n'avons eue qu'une fois dans toute l'histoire du club. Nous en sommes très fiers.

Nous aurons le plaisir d'organiser le MG Event 2016. C'est un honneur mais aussi une lourde charge pour le club. Après avoir étudié 4 projets proposés par différentes régions, le Conseil d'Administration a fixé le lieu et la date de la manifestation.

Ce sera au Touquet dans le Nord-Pas de Calais du 8 au 12 juin 2016. Une équipe est en cours de constitution autour de Vincent Dransart pour mener à bien ce projet. Nous aurons l'occasion de vous en reparler.

Nous avons appris le décès de notre ami Gilbert Cerrutti. Il a œuvré pour le club de nombreuses années, en particulier lors de sorties organisées en Corse. Nous présentons nos sincères condoléances à sa famille.

Pour 2014, nous avons déjà un programme copieux d'activités dans de nombreuses régions tout au long de l'année. L'Assemblée Générale est confiée à la région Rhône-Alpes. Elle aura lieu le samedi 13 avril au Nord de Lyon. Nous fêterons également les 90 ans de la marque MG.

Nous vous proposerons une sortie exceptionnelle pour célébrer dignement cet anniversaire.

Enfin le Conseil d'Administration a décidé de maintenir la cotisation annuelle à 60 €. Elle est inchangée depuis 2006. Un bel exemple de maîtrise des dépenses. Je vous souhaite une belle fin d'année et mes meilleurs vœux pour 2014.

Au plaisir de vous revoir l'an prochain au volant de votre MG !

Safety fast bien sûr !

Philippe Aubry
Président du MG Club de France

HOMMAGE

MONSIEUR GILBERT

La Corse ne sera plus jamais comme avant, comme quand tu nous attendais sur le quai de Bastia ou celui d'Ajaccio. Avec Bernard Leveugle tu as été à l'origine des voyages du club en dehors du continent.

Grâce à vous on a osé emmener nos MG sur des nouvelles terres, Michel venant vous rejoindre pour assurer la logistique. Tu as été le digne animateur de notre club sur ton île, le Conseil d'Administration et tous les membres du MG Club de France se joignent à moi pour te dire Merci. Tu aimais croquer la vie à pleines dents et ton sourire charmeur le prouvait à tous. Il restera gravé au fond de nos coeurs.

Je transmets à Alexandra ta fille, à Angelina ta petite fille, à Franck ton beau-fils, à toute ta famille et à tes amis nos condoléances les plus sincères.

Attends-nous là-haut et prépare-nous un super voyage de retrouvailles.

On t'embrasse très fort.
Vincent



ZAPA, SUITE

Comme nous l'évoquions lors du dernier Heritage, les collectionneurs, au premier rang desquels la FFVE ont fait pression pour que ce projet d'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants soit revu.

Finalement Delphine Batho a annoncé l'abandon des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) à l'issue d'un Comité interministériel sur la qualité de l'air, le 6 février 2013.

Le sujet n'est pas clos pour autant, car un plan d'urgence pour la qualité de l'air a été adopté à cette même occasion afin de répondre à l'urgence

et engager des mesures de fond: 38 mesures réparties en cinq priorités. Une de ces mesures prévoit, en cas de pic de pollution, la restriction de circulation aux seuls véhicules «vertueux», identifiés grâce à un système qui reste à déterminer.

En corollaire, l'accès à certaines zones définies localement serait interdit aux véhicules les plus polluants. **Les voitures concernées pourraient être celles immatriculées pour la première fois avant 1996, voire 2000, c'est à dire les véhicules estampillés euro 1, euro 2 et euro 3.**

À suivre donc...



DANS LES KIOSQUES

RV8 ET MGA ONT EU LES HONNEURS DES COLONNES DE AUTO COLLECTOR, LORS DES NUMÉROS 26 (MAI, JUIN, JUILLET) ET 27 (AOÛT, SEPTEMBRE, OCTOBRE).



50 ANNÉES DE MARIAGE ET TOUJOURS EN MG



Erika et Paul Burry ont fêté leurs noces d'or cet été.

Erika et Paul se sont mariés le 12 octobre 1963 avec la MG TC blanche de Paul (photo) au Royaume-Uni. Militaire de carrière, Paul a été affecté dans une vingtaine de pays...

Lors de leurs noces d'or, de nombreux Anglais, Allemands et Belges avaient fait le déplacement. Pour leur retraite, Paul et Erika ont choisi notre belle région de «Normandie» pour poser leurs valises... Nous nous sommes retrouvés par hasard grâce au club lors d'un meeting à Montlhéry ou j'étais venu avec la Costello.

Pour rappeler des souvenirs à Paul et Erika (qui ont une TD), Jean-Pierre et son épouse, Réjane et moi sommes allés leur rendre visite avec chacun notre TC.

Paul et Erika participent régulièrement aux sorties du club. Lors du voyage en Corse en 2011 Erika avait abandonné Paul car elle était souffrante, mais il avait collé une photo d'Erika dans sa boîte à gants !

Nous devons nous retrouver dans 50 ans !

Jean-Louis Beaurin

L'HISTOIRE DE LA NUFFIELD CUP

LE MG CAR CLUB N'ÉTAIT ÂGÉ QUE DE QUELQUES ANNÉES LORSQUE WILLIAM MORRIS (ANOBLI EN 1934 POUR DEVENIR LORD NUFFIELD), EST DEvenu LE PATRON DE MG. IL S'EST INTÉRESSÉ AU RAYONNEMENT DE LA MARQUE DANS LE MONDE DE DIFFÉRENTES FAÇONS. C'EST AINSI QU'EN 1936, IL FIT DON D'UNE COUPE EN OR AU MG CAR CLUB, DANS LE BUT D'ENCOURAGER LE CLUB ET DE CONTRIBUER À SA CROISSANCE ET À SON RAYONNEMENT.

C'est la Nuffield Gold Cup, une magnifique coupe en or massif, pour laquelle Lord Nuffield a personnellement fait un chèque de 163 livres, un montant qui lui aurait permis d'acheter une Morris neuve à l'époque !

Aujourd'hui, cette coupe en or est la propriété du MG Car Club, qui possède également quatre autres exemplaires de cette coupe en argent. Le MG Car Club a créé ces versions pour récompenser les meilleurs clubs dans d'autres régions du monde: l'Europe, les États-Unis, l'Océanie et l'Afrique. Ces trophées sont remis par le MG Car Club chaque année et pour un an, au club ou au 'center' qui, par ses actions, son enthousiasme et ses réalisations, a le plus œuvré pour la renommée de la marque MG dans son pays. Il y a donc plusieurs Nuffield Cup. Les coupes restent la propriété exclusive du MG Car Club.

Elles ne peuvent être remises qu'aux uniques clubs affiliés.

En cas de conflit, de guerre civile ou de cessation d'activité, la première chose à faire par le club détenteur de la coupe est de la mettre en sécurité en la rapportant à Abingdon. Il faut dire que les coupes ont une très grande valeur symbolique pour le MG Car club. Elles ont aussi une belle valeur financière puisqu'en argent massif.

Ces recommandations données aux clubs récipiendaires ne sont pas superflues, certaines coupes ayant été égarées pendant quelques années ! Heureusement, aujourd'hui elles sont toutes localisées.

Le MG Club de France a reçu ce trophée pour la première fois en 2004. C'est Gert Jorgensen, alors manager des clubs MG européens, qui nous avait remis la coupe au Château d'Amboise, à l'occasion d'un MG French Connection.

Cet été au MG Event of the Year en Ecosse, quelle ne fût pas la surprise de Joël Quénet, lorsqu'il fût appelé par Paul Plummer, de recevoir la coupe au nom du MG Club de France. Elle a été dignement arrosée, puis ramenée religieusement à Paris où elle est entreposée en lieu sûr.

C'est un grand honneur pour tous les membres.

Philippe Aubry



JOËL QUÉNET AUX COTÉS DE PAUL PLUMMER ET HAKAN SIGEMARK



IL Y A BIENTÔT 90 ANS, NAISSAIT LA MARQUE MG

2014

2014

NOUS VOULIONS OUVRIR AVEC CET HERITAGE N°32 LE GRAND LIVRE DE L'HISTOIRE MG, SOUS UN ANGLE UN PEU DIFFÉRENT DE CE QUE NOUS AVONS TOUS L'OCCASION DE TROUVER DANS LA LITTÉRATURE. EN EFFET, L'OCTOGONE EST ÉTROITEMENT LIÉ À LA GLOIRE ET AUX VICISSITUDES DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES BRITANNIQUES, ET NOUS ALLONS NOUS Y INTÉRESSER À TRAVERS LES PÉRIODES IMPORTANTES DE LA MARQUE :

- **L'ÈRE KIMBER, DE LA NAISSANCE DE LA MARQUE JUSQU'À LA SECONDE GUERRE MONDIALE**
- **LES ANNÉES FASTES, DE 1945 À 1980**
- **LES ANNÉES BADGE, QUAND LE BADGE MG EST PLAQUÉ SUR LES AUSTIN, DE 1980 JUSQU'À LA FIN DE BLMC**
- **LE RENOUVEAU ET LA FIN, DES ANNÉES 1992 JUSQU'À 2005**
- **LES ANNÉES CHINOISES JUSQU'À AUJOURD'HUI**

ÉPISODE 1 : L'ÈRE KIMBER

MG ne peut pas être dissociée de la marque Austin sans laquelle peut-être rien n'aurait existé. Deux fondamentaux : c'est sur la base d'une Austin Cowley qu'est née la première MG et Austin a été pendant des décennies le plus grand constructeur d'automobiles en Grande Bretagne, un peu comme Ford aux USA.

Il ouvre en 1902 un établissement qui deviendra le premier Morris Garage sur la « Longwall Street » à Oxford. L'expérience acquise par Morris dans la réparation automobile l'aidera à sélectionner ses fournisseurs pour construire en 1913 sa première voiture, la « Morris Oxford ».



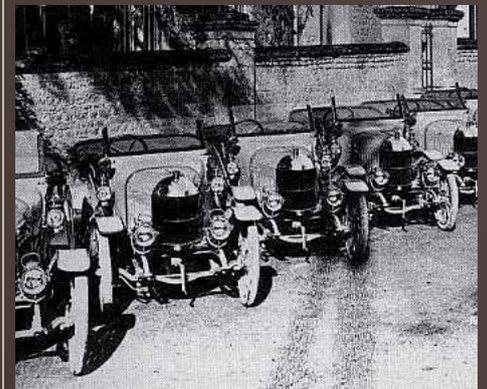
WILLIAM ROBERT MORRIS

Et revenons en premier lieu sur cet homme exceptionnel qu'est William Morris.

William Robert Morris est né le 10 octobre 1877, et a grandi à Oxford dans une famille de sept enfants. En 1893, avec £4 de capital en poche, il entreprend de monter son propre atelier de réparation de bicyclettes

dans un petit local situé à l'arrière de la maison familiale.

De la simple réparation, il passe très vite à l'assemblage de bicyclettes. Dès 1900 il passe à la fabrication de motocyclettes et monte une seconde entité dédiée à cette activité, puis une troisième dans la réparation automobile et enfin, une quatrième dans la vente de voitures et motocyclettes.



Bien que n'ayant pas de modèle présentable pour le salon automobile, il décroche une commande de 400 véhicules sur simple présentation des plans ! Cela l'amène à rechercher des locaux plus grands. Il s'installe dans une ancienne école Militaire de Cowley. Très rapidement les " Morris Oxford " acquièrent une excellente réputation en terme de fiabilité et d'économie. La gamme comporte alors 6 modèles.

En 1919, l'entreprise est renommée "Morris Motors Limited" et, s'inspirant des chaînes de production Ford, décide de se lancer dans la production de série en masse. William Morris rachète en 1927 la marque Wolseley et remet

l'entreprise sur pieds (puis l'intègre en 1935 dans le groupe Morris Motors). Impressionné par le travail réalisé par Leonard Lord dans son usine de moteur, William Morris lui demande dès 1933 de réorganiser la production des usines de Cowley.

En 1934, William Morris devient Lord Nuffield. En 1936, Leonard Lord quitte Morris et rejoint Austin, son plus gros concurrent. L'arrivée de la seconde guerre mondiale provoque l'arrêt de la production automobile et l'ensemble des installations de Cowley est réorientée vers l'effort de guerre. Cowley produit des mines, des camions, des véhicules blindés légers de reconnaissance, des ailes ainsi que des avions entiers... et à partir de 1942 des tanks !

LA NUFFLIED ORGANIZATION

La Nuffield organization est un réseau d'usines formée par William Morris en 1938 et regroupe les marques Morris, MG, Wolseley qui lui appartiennent en propre, ainsi que les marques Riley et Autovia dont le groupe prend les commandes cette même année. En dehors des marques, on trouve aussi d'autres sociétés comme la SU Carburator Company, des usines de presses, de véhicules commerciaux et de tracteurs.



William Morris a construit un empire qui, à son apogée, a employé jusqu'à 30.000 personnes à Cowley. Au milieu des années 1940, il était l'auto entrepreneur le plus riche d'Angleterre, et pour ses services rendus à l'industrie britannique, il sera fait Baron Nuffield en 1946.

Mais William Morris a aussi été un homme d'une grande probité. Dans l'impossibilité d'avoir des enfants il consacra une bonne partie de sa fortune à des œuvres charitables.

Entre 1926 et 1960, plus de 25 millions de livres furent consacrés à des établissements hospitaliers, à des écoles, et à nombres d'associations caritatives. La ville et l'université d'Oxford furent particulièrement favorisées et lui doivent beaucoup.

ET MG DANS TOUT CELA ?

Cecil Kimber alors âgé de 33 ans rejoint les Garages Morris en 1921 en tant que responsable des ventes. Très intéressé par le stylisme automobile, il est aussi un fervent amateur de sport automobile. Les Morris Cowley et Oxford "Bullnose" (mufler de taureau) - à cette époque les voitures les plus vendues en Grande-Bretagne - sont trop sages à son goût ! Il existe un débat sur la date précise de la création de la marque. La société prétend que ce fut en 1924. Mais en 1923, des voitures comportaient déjà le badge MG, accolé à celui de Morris, et la presse d'Oxford faisait déjà référence au logo octogonal de MG en novembre 1923. Les premières voitures étaient des modèles Morris Oxford recarrossée et étaient fabriquées dans un atelier d'une petite rue d'Oxford.

La première véritable MG sort en 1924 : c'est la 14/28, une berline 4 portes sur châssis «Morris Oxford». Celle-ci est immédiatement suivie des premiers exemplaires de la MG quatre places Special Sports, également sur châssis «Morris Oxford».

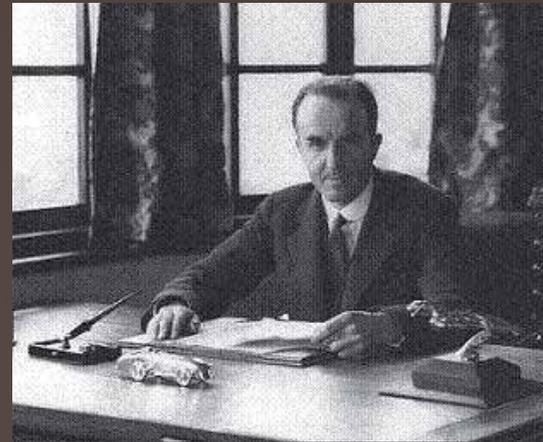
En 1925, Cecil Kimber développe la première MG de compétition.

C'est «Old Number 1» (voir l'article qui lui est consacré).

La forte demande oblige la petite structure à déménager en septembre 1925 pour un nouvel espace, dans lequel se faisait également la fabrication des radiateurs des Morris.

Toute une gamme de modèles MG très sportives est disponible en 2 ou 4 places ou en version «berlinette».

En 1928, la notoriété de la société est suffisamment importante pour qu'elle puisse avoir son identité propre, séparée du Morris Garages d'origine. La M.G. Car Company Limited est créée en mars de la même année et en octobre, elle présentera son premier stand à l'exposition automobile de Londres.



CECIL KIMBER

“ **SOUS L'IMPULSION DE KIMBER, L'ACTIVITÉ DE LA JEUNE SOCIÉTÉ SE DÉMARQUE RAPIDEMENT DES PRODUCTIONS MORRIS.** ”



L'USINE MG À ABINGDON

En 1930, la production totale a atteint un tel niveau - près de 1000 véhicules - que l'usine de Bainton Road est contrainte de déménager sur un site plus grand, Abingdon, à 10 kilomètres de là.

Ce sera là le point de départ d'une grande lignée de modèles; on peut citer, pèle mèle :

M Midget (1929), Magna type F, Midget type C « Monthléry », Midget J2 (1931), Magnette K3 (1933), Midget PA (1934), Midget TA - 1936.

A l'origine, propriété personnelle de William Morris, la MG Car Company est vendue à Morris Motors en 1935.

On ne peut pas évoquer Cecil Kimber sans citer son implication dans la compétition, qui a beaucoup fait pour asseoir la notoriété de MG comme une marque de voitures de sport.

Les débuts en compétition démarrent réellement en 1930 avec le succès des M Midget à Brooklands. Un prototype à compresseur, la EX120, en est extrapolée et sera la première voiture de 750 cm³ à atteindre 160 km/h sur l'anneau de Monthléry. Ce succès a un impact important en Angleterre, et donne naissance à la Midget type C. La EX127 suit en 1932, et atteint, toujours à Monthléry, la vitesse de 190 km/h.

En 1933, est introduite la Magnette K3, qui va devenir l'une des plus célèbres MG, par ses victoires au Tourist Trophy, à la Mille Miglia, ou au Nürburgring.



MG TYPE C



MG MAGNETTE K3

L'année 1938 voit l'aboutissement des records de vitesse, avec la EX135, qui constitue sans doute l'apogée de l'ère Kimber.



EX135

Sur la base d'un châssis Magnette, avec un moteur à compresseur Zoller et une carrosserie à faible traînée, elle va atteindre la vitesse de 327,5 km/h sur l'autoroute de Francfort, à quatre mois de la seconde guerre mondiale !

Christian Lissot

NB : Retrouver l'intégrale de la vie de Cecil Kimber sur le site internet du club.

**ROVER :
UNE HISTOIRE
PARALLÈLE**



La Marque Rover a été fondée par James Starley et Josiah Turner en 1877 à Coventry. Les deux partenaires avaient débuté dans la construction de machines à coudre, puis de bicyclettes. En 1896 J. K. Starley & Co. fut renommée la société de cycle Rover. Trois ans après le décès de Starley en 1901 elle commença à construire des automobiles avec le coupé Rover huit.

C'est en 1904 que la société Rover, basée à Coventry assemble sa première voiture, un bolide filant à 39 km/h: le succès de la Light Six assoit ensuite la réputation de la marque qui va se développer jusqu'à assembler plus de 11.000 véhicules par an en 1939. Les principaux modèles avant guerre de la marque: Rover 8 (1904), Rover 10 (1929), Rover 2 litres (1929), Rover Light 6 (1930), Rover Meteor (1930), Rover Speed Pilot (1932), Rover Scarab (1932), Rover 12 et 14 (1934), Rover 16 (1936).

GÉNÉALOGIE



FIN DE L'ÉPISODE 1

MG EVENT OF THE YEAR EN ÉCOSSE



DU 16 AU 20 AOÛT DERNIER, S'EST DÉROULÉ À AVIEMORE LE MG EVENT ORGANISÉ PAR LA BRANCHE ECOSSAISE DU MGCC UK, LE CALEDONIAN CENTRE.

Tous les participants logeaient dans un des hôtels du Macdonald Highland Resort splendidement adapté pour recevoir un meeting de plus de 350 voitures, sans le moindre souci de parking et de regroupement pour les départs du matin.

Le MGCF était bien représenté par une vingtaine d'équipages tous soudés autour de notre leader Joël Quenet, qui s'est montré un excellent organisateur. Le Club lui avait confié un trophée moderne et très élégant qu'il a remis aux représentants du Caledonian Centre, lors de la soirée anniversaire.

Notre groupe reçut un accueil enthousiaste en entrant dans la salle à manger; nous étions coiffés d'un béret (rouge pour les dames et noir pour les messieurs), une baguette, un camembert et une bouteille de pinard sous le bras.



Les Ecossais sont très accueillants, les paysages superbes: les collines, la bruyère, les lacs, et tout cela par un temps somme toute très correct, bien sûr quelques petites averses, mais pas de nature à s'arrêter pour mettre la capote.

Comme disent les Ecossais: chez nous, il fait beau 20 fois par jour. Et puis, pour les Ecossais, rouler en MG c'est rouler en décapotable, donc décapotée.

Nous sommes rentrés avec des souvenirs plein la tête et nous pouvons dire un grand merci au « MG Car Club Caledonian Centre ».

Le temps fut plus clément que ce que nous craignons; pour ma part j'ai roulé décapoté tout au long de l'évènement et même pendant le voyage aller-retour: « really incredible » !!!

Les paysages extrêmement variés étaient mis en valeur par la lumière changeante et le ciel parfois tourmenté nous a tout de même épargné la pluie.

Extraits des articles de Marina Gourdin et Nelly Valdecasa

NDLR : LE PROCHAIN MG EVENT AURA LIEU EN 2016 DANS LA RÉGION NORD PAS DE CALAIS ET C'EST LE MGCF QUI EST CHARGÉ DE L'ORGANISATION. NOUS RECHERCHONS TOUTES LES BONNES VOLONTÉS POUR MENER À BIEN CE PROJET.



RETROUVEZ LES COMPTES-RENDUS DÉTAILLÉS ET LA GALERIE PHOTO SUR LE SITE

www.mgclubdefrance.com



CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES MANIFESTATIONS 2014

Janvier

19 janvier Région Pays de Loire Les Puces de la Beaujoire
Contact : JM Bourson • jeanmarcbourson@orange.fr

Février

5 au 9 février Salon Rétromobile – Paris porte de Versailles – stand MGCF
Contact : Patrice Peret • patrice.peret@mgclubdefrance.com

21 au 23 février International Monaco Motor Legend
Contacts : Christian Kuhn • 06.64.50.73.71
jp.martin@mgclubdefrance.com

Mars

8 au 9 mars Salon des belles champenoises Reims: stand MGCF à confirmer

21 au 23 mars Salon Avignon Motor Festival : stand MGCF
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.lielievre@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@mgclubdefrance.com
georges.vuillemin@mgclubdefrance.com

25 au 27 avril Région Pays de Loire 2^{ème} Ruée vers l'Huitre
Contact : JM.Bourson jeanmarcbourson@orange.fr

Mai

1^{er} au 05 mai Rallye de Jersey en collaboration avec le MG Owner club de Jersey
Au départ de St Malo
Contact : nadinesantini@gmail.com

3 au 4 mai Classic Days : www.classic-days.fr

3 au 5 mai MGCC Belgique : Les 100 ans de la grande guerre
Contact : vincent.dransart@mgclubdefrance.com

16 au 18 mai Région Nord de Calais : Spa Classic
Contact : vincent.dransart@mgclubdefrance.com

26 mai au 1^{er} juin Italie : MG By the sea Gabbice Mare

30, 31 mai et 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 Hautin-Nélis mg.deon@orange.fr
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

22 juin Ile de France : 10^{ème} Parmin Classic 95
Contact : Pierre Druel • pierredruel@voila.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.lielievre@mgclubdefrance.com

Juillet

4 au 6 juillet Le Mans Classic
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
Contact : Georges Vuillemin
georges.vuillemin@mgclubdefrance.com

21 au 24 août EEOY Danemark (Event of the Year MG)

Septembre

5 au 8 septembre Région Bretagne : 5^{ème} Rallye Féminin dans le golf du Morbihan
Entre Voiles & moteurs de Légendes
Contact : 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

20 au 21 septembre Entente Cordiale

WE franco anglais :
accueil de nos amis du Kent et retour groupé en GB
20 au 21 septembre 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@mgclubdefrance.com

10 au 12 octobre Monaco - Rallye international MG

Novembre

7 au 9 novembre Salon Epoqu'auto Lyon : stand MGCF
Contacts : jocelyne.denis@mgclubdefrance.com
georges.vuillemin@mgclubdefrance.com

15 au 16 novembre Salon de Lorient Festival Auto-Rétro
Contacts : nadinesantini@gmail.com • Joël Fremont • 06 64 14 19 57
Date à confirmer

INSOLITE

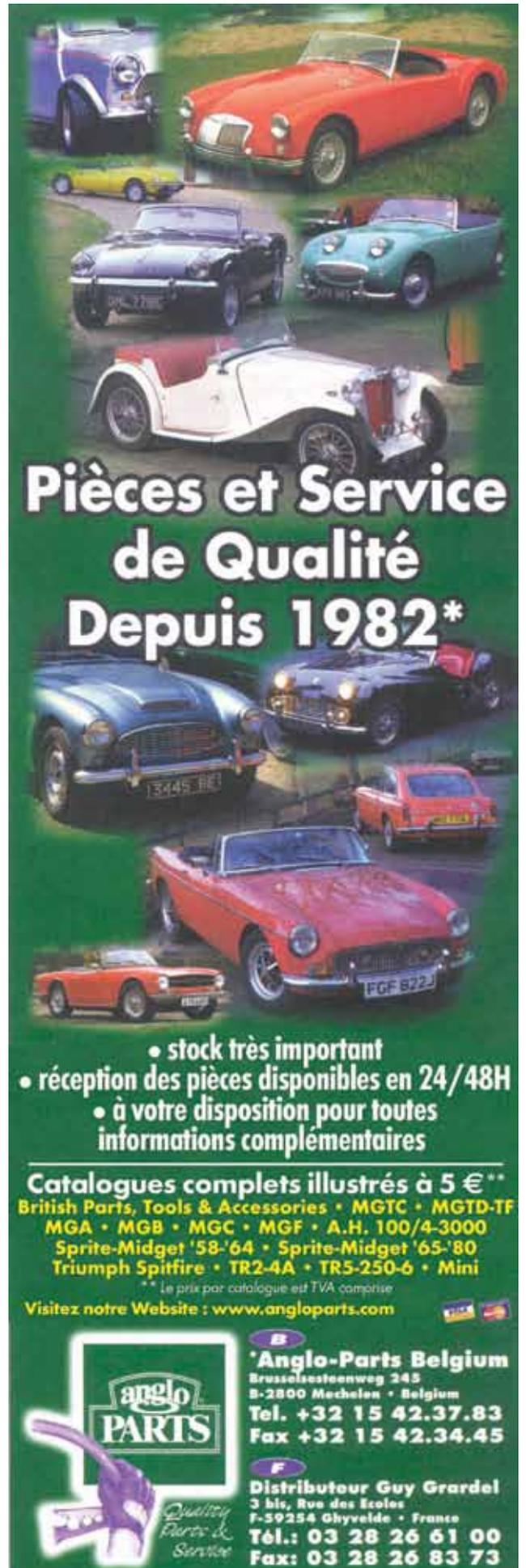


Un Riva? Non, une MG re-carrossée ou plutôt reboisée !!

Il s'agit d'une Midget de 1974 appartenant à Paul et Yconne Jacobson, citoyens américains de Mashpee, Massachusetts. On découvre cette auto sur le site «britishinvasion.com» qui a obtenu le 1er prix des «special interest». C'est un euphémisme...



Drôle d'endroit pour tisser une toile, on se demande encore comment elle a pu s'introduire... (c'est une jauge à essence de MGA)



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

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	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.evvard@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 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 Mennecy • 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.roudniansky@wanadoo.fr	05 55 74 25 17
Lorraine	54 55 57 88	Jean Jachniewicz	54220 Malzeville • jean.jachniewicz@wanadoo.fr	03 83 20 60 06 06 87 66 90 87
Midi Pyrénées	09 12 31 32 46 65 81 82	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
		Pierre Louis Ceard	51100 Reims • cpl-05@hotmail.fr	06 81 88 75 64
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	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

NOS CHÈRES AUTOS SONT MAINTENANT AU CHAUD SOUS LEURS COUETTES. ELLES ONT BIEN MÉRITÉ CE REPOS HIVERNAL. EN EFFET, DEPUIS LA PARUTION DU DERNIER N° D'HÉRITAGE, PAS MOINS DE 13 SORTIES DANS DE NOMBREUSES RÉGIONS DE FRANCE ONT ÉTÉ ORGANISÉES PAR LE MGCF, SORTIES AUXQUELLES IL CONVIENT D'AJOUTER LE MG EVENT QUI S'EST DÉROULÉ EN ECOSSE ET DONT NOUS VOUS PARLONS DANS CE NUMÉRO, PLUS LES SORTIES AUXQUELLES LE CLUB A PARTICIPÉ. JE ME LIMITERAI DONC ICI BAS À UNE SIMPLE ÉVOCATION DE CELLES ORGANISÉES PAR NOTRE CLUB. DES RÉSUMÉS ET BEAUCOUP PLUS DE PHOTOS VOUS ATTENDENT SUR NOTRE SITE.

NOUS RÉSERVONS POUR LE PROCHAIN HERITAGE L'ÉVOCATION DES SORTIES DE LA FIN D'ANNÉE, ET PLUS PERSONNE NE POURRA DIRE QU'IL NE SE PASSE JAMAIS RIEN AU SEIN DE NOTRE CLUB !



Nos autos ont commencé par une virée en Provence autour du Mont Ventoux et du Luberon jusqu'aux Alpes de Haute Provence entre le 24 et le 26 mai,



Puis non loin de là, une balade (avec la dégustation incontournable, bien entendu et à consommer avec ou sans modération, c'est vous qui voyez) dans les Côtes Rôties les 31 mai et 2 juin.



Deux semaines plus tard, les MGF TF 160 se réunissaient à Silverstone...



La saison n'est pas finie pour autant car traditionnellement la fin juin est l'époque des Vaches Rouges, rallye pittoresque et peu diététique partant traditionnellement de La Bourboule les 22 et 23 juin.

Fin juin, les MG d'Avant Guerre allaient se dégourdir les bielles dans la belle région du Cotentin. Les participants eurent l'occasion de monter sur un drôle de bateau qui roule ...





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



On reprend sa respiration pour aller écouter du Jazz dans le Finistère alors que le mois de juillet se termine.



Fin Aout, les Franciliens se promènent sur les petites routes de l'Essonne,



Alors que pendant ce temps-là, d'autres équipages participent au Tour des Pyrénées... « Pirineos MG Tour » en français dans le texte. Personnellement, ce genre de routes me met en appétit ...

Début septembre, si c'est pour certains la rentrée des classes, pour d'autres, membres du MGCF, un dilemme se pose : faut-il mieux aller se promener dans le Nord du Cotentin faire le rallye du bout du monde ?



Ou bien confier les manettes de sa MG à sa moitié et musarder en Bretagne ?



QUEL QU'AIT ÉTÉ VOTRE CHOIX, C'ÉTAIT LE BON.

Mi septembre, lors des journées du Patrimoine, les Franciliens avaient l'occasion de longer le canal de l'Ourcq et de découvrir des merveilles normalement fermées au public telles qu'une usine élévatoire d'eau. Si vous voulez en savoir plus, allez voir notre site Internet...



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



Fin septembre, le rallye de l'Entente cordiale était organisé cette année par notre club. Une trentaine de voitures anglaises des clubs Triumph, Sunbeam, Spritget et MG se sont retrouvées au château d'Azay-le-Rideau pour le départ d'une jolie balade entre les vallées de l'Indre et de la Loire, sur les terres de Touraine. L'année prochaine, c'est le club Triumph qui s'y colle.



Les Franciliens (encore eux !) eurent juste le temps de souffler deux semaines avant de s'aventurer dans la Vallée de Chevreuse.

D'AUTRES SORTIES TOUTES AUSSI BELLES SONT D'ORES ET DÉJÀ EN PRÉPARATION POUR 2014.
TOUTES LES BONNES VOLONTÉS SONT LES BIENVENUES.

François Cortial

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.



Les Avant Guerre sont à l'honneur de Heritage n°32, car c'est fin d'année 1923 et 1924 (voir notre rubrique histoire) que sortirent les premières MG. Il était logique d'évoquer dans nos colonnes « Old Number One ». Nous avons aussi le plaisir d'accueillir les animateurs du Registre Midget, qui était orphelin jusqu'à présent. Bravo à Thierry Dupont et Philippe Poulle d'avoir relevé le défi.



THIERRY DUPONT



PHILIPPE POULLE

Ne manquez pas les informations pratiques des B et Modernes, et des reportages A C insolites !!
Bonne lecture

Christian Lissot
Responsable des registres

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 midget@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



MG D'AVANT
GUERRE



MG OLD NUMBER ONE : FC 7900 - 1925

ELLE EST NÉE EN 1925. ELLE A ÉTÉ FABRIQUÉE PAR CÉCIL KIMBER POUR PARTICIPER À DES ÉVÉNEMENTS SPORTIFS ET BIEN QUE LES PREMIÈRES MG DATENT DE LA FIN 1923, ELLE EST SOUVENT CONSIDÉRÉE COMME LA PREMIÈRE MG.

Elle a été fabriquée sur une base de Morris Cowley. Le châssis a été modifié et coupé à l'arrière afin de modifier le train arrière et conférer à l'auto un design innovant.



CARACTÉRISTIQUES DE CETTE PREMIÈRE MG :

- › Moteur 4 cylindres Hotchkiss à soupapes en tête - Usinage et polissage de la culasse - Allumage par magnéto,
- › Cylindrée de 1548 cc
Alésage/course 69.5x102mm
Taux de compression 5 : 1
- › Freins à tringles sur les 4 roues,
- › Boîte de vitesse à 3 rapports + marche arrière,
- › Un carburateur SU : il est à noter que le carburant était amené au carburateur par une pompe à pression d'air actionnée par le conducteur et située à coté du levier de vitesse. Cette pompe mettait le réservoir d'essence sous pression ce qui permettait à l'essence d'arriver au carburateur,
- › Vitesse maxi : 129km/h
Accélération 0-60mph : 20 secs.

Cette voiture a été vendue par Kimber à un de ses amis pour la somme de 300 £. Elle a ensuite servi pour tracter une remorque de nourriture pour bestiaux et fut redécouverte dans la cour d'une ferme à Manchester par un employé MG en 1932. Elle a été restaurée à l'usine d'Abingdon et a servi ensuite à la promotion de la marque. Lors de cette restauration la couleur grise originale a été changée pour le rouge bordeaux actuel. Elle est estimée à plus de 500.000 \$. Lors du cinquantième anniversaire de MG la voiture a été envoyée aux USA, mais elle est aujourd'hui visible à Gaydon au British Motor Industry Heritage Trust Collection.

FC7900, LES MG SUPER SPORT 1924 - 1926 ET LES TRIALS :

Quelques éclaircissements s'imposent quant à la production de ces autos spéciales appelées «Super Sport» et fabriquées sur mesure pour quelques passionnés, grâce à qui notre marque favorite vit le jour.

Évidemment, FC 7900 est et restera mythique. Elle est unique et célèbre de par le fait qu'elle participa les 10 et 11 Avril 1925 au fameux Lands End Trial avec à son volant Monsieur Cécil Kimber.... Et qu'elle remporta la course...

Petit rappel pour nous, Français ; les Trials évoquent des épreuves de maniabilité et d'agilité motocyclistes ; pour nos amis d'outre Manche, ce sont des rallyes de plusieurs centaines de miles disputés dans des conditions parfois épouvantables: Chemins de terre ou caillouteux, passages de gués, routes mal pavées, etc... Imaginez vous cela en 1925....

Véritable enfer pour les mécaniques et les pilotes, le Lands End Trial reliait Londres aux terres les plus retirées de la pointe de la Cornouaille, à l'extrême Sud Ouest du pays. Pour vous faire une idée, je vous suggère de taper Lands End Trial sur « You Tube », car cette épreuve est toujours au calendrier aujourd'hui

FC 7900 n'était donc pas la seule MG engagée dans ces Trials : En 1926, un certain W « Billy » Cooper (l'un des meilleurs clients de Cécil Kimber) engagea 3 MG « Super Sport » au L.E.T. pilotés par Chiesman, Gather et Spooner.

Spooner remporta la médaille d'Or, Chiesman l'Argent et Gather le Bronze. L'aventure MG était en route, jalonnée par les victoires, et la marque devint alors synonyme de voitures de Sport.

LA MG SUPER SPORT DE PHILIPPE BRASIER

« En ce qui concerne la voiture dont je suis provisoirement dépositaire, elle possède toutes les caractéristiques de la Old Number One, ce qui laisse à penser qu'elle fut l'une des voitures produites par Morris Garage entre 1924 et 1926. Elle est construite sur un châssis Morris raccourci et modifié à l'arrière; et surtout elle possède fameux moteur culbuté développé et amélioré par Charles Martin (un nom bien de chez nous) ingénieur de chez Hotchkiss et qui sera par la suite recruté par C. Kimber.

Tout est différent de ce que j'avais pu conduire auparavant...

Conduite à droite (détail par rapport au reste). Allumage par magnéto, donc nécessité de se servir de l'avance manuelle pour la mise en route (à la manivelle) et pour la conduite,

Boîte à 3 vitesses non synchro, donc double débrayage indispensable tant pour monter que pour rétrograder.

Le pédalier est intéressant : l'embrayage est à gauche, l'accélérateur au milieu et le frein à droite... Donc le pied gauche commande l'embrayage et le droit appuie sur la pédale du milieu pour accélérer et sur celle de droite pour freiner ! Il faut quelques heures pour s'habituer...



C'est une voiture qui s'apprend et se fait respecter mais dès que l'on sait composer avec Elle, ce n'est que du bonheur. Couple impressionnant, reprises souples sur un filet de gaz. Généreuse et vaillante, sa tenue de route et freinage sont acceptables pour l'époque tant qu'on ne se trompe pas de pédale. Il est prudent de garder une main sur le levier extérieur de frein de stationnement pour les freinages d'urgence...

J'ai toujours eu beaucoup de plaisir à la piloter même si j'ai eu quelques frayeurs. Très agréable à rouler sur petites routes sinueuses avec un bon revêtement, je ne suis pas encore mûr pour m'engager dans un Trial avec elle et on peut, en la conduisant, imaginer combien les pilotes de l'époque avaient grand cœur...et leur autos aussi».

TOTAL RESPECT...

Vincent Dransart & Philippe Brasier



LA A FAIT SON CINÉMA

TOUT CELA REMONTE À AVRIL 2013 QUAND LE CLUB A ÉTÉ CONTACTÉ PAR LA RÉALISATION DE FIDÉLITY FILMS QUI CHERCHAIT UNE MGA POUR UN LONG MÉTRAGE DÉNOMMÉ HOMOSAPIENNES. C'EST MON AUTO QUI A ÉTÉ PROPOSÉE ET RETENUE !

J'ai donc participé aux trois journées de tournage qui se sont déroulées cet été dans Paris, rue de la Corderie (près du Carreau du Temple) et avenue Ferdousi (Parc Monceau).

Le film réunit un casting impressionnant (de gauche à droite) :

Julie Ferrier, Alice Tigliani, Alice Belaïd, Sylvie Testud, Géraldine Nakache, Marina Hands, Isabelle Adjani, Audrey Dana, Vanessa Paradis, Laeticia Casta, et Mélanie Doutey.

Me voilà donc au milieu de ces créatures de rêve. Les tournages sont très intéressants mais très longs.

Il y a toute une phase de préparation pour chaque prise de vue et pour ne retenir qu'un petit bout de film ; les soirées se finissaient vers 3 heures du matin !

La MGA fait partie de l'histoire, Vanessa Paradis en est la propriétaire et devait la conduire lors de ma troisième journée. J'ai fait connaissance avec une jeune femme agréable, pas du tout imbue de sa personne, et qui avait peur d'abîmer ma voiture. Il faut dire que Vanessa n'est pas très grande et qu'elle avait du mal à atteindre les pédales, mais tout est rentré dans l'ordre avec des coussins. Nous avons fait ensemble une prise en main (de la voiture).

Me voilà donc circulant en passager de la comédienne dans les rues de Paris, et les passants nous interpellant « Vanessa, Vanessa... ». J'ai juste eu petit coup au cœur au départ quand Vanessa a failli emboutir un ...taxi (véridique !!).

Homosapiennes est une comédie réalisée par Audrey Dana (elle est d'ailleurs au casting) et raconte l'histoire croisée de 11 femmes du 21^{ème} siècle, qui voient leur vie se dérégler de façon surprenante et imprévisible.

Sortie prochaine dans les salles ; n'y allez pas que pour la MG !!

Christian Lissot





REGISTRE B

LES MGB DU MGCF EN CHIFFRES ET EN COULEURS

APRÈS AVOIR ÉTUDIÉ LES ÉVOLUTIONS DES TABLEAUX DE BORD DE LA MGB, INTÉRESSONS-NOUS AUX TEINTES DE CARROSSERIE DES MGB DE 1962 À 1982.

28 couleurs différentes ont été recensées pour les 505 MGB du club en 2013, en fonction des informations fournies lors de votre inscription. Le tableau ci-après donne la répartition des MGB du club par modèle et par coloris. Dans les informations reçues la couleur dominante est la plus souvent citée, car il est certes difficile de faire la différence entre 2 vert British Racing Green ou des bleu comme Mineral Blue, Tahiti Blue ou Pageant Blue !

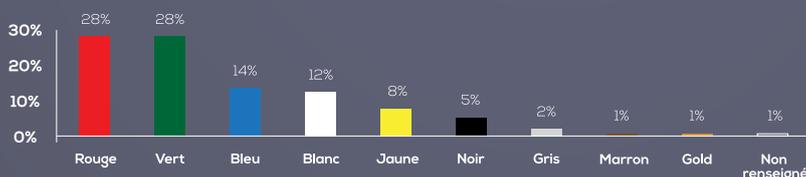
Le tableau ci-après et les références du nuancier à droite vous aideront à coup sûr car les nuances de couleurs sont directement liées aux années de productions. A partir de la B MKIII, apparaissent des teintes plus « américaines ».

En fonction de ces éléments et de vos recherches, vous pourrez ainsi pointer sur la nuance qui couvre votre belle (je ne parle pas de rouille !!).

Bernard Joubert

COULEURS DES MGB DU MGCF

	Couleurs	B Mkl	B GT Mkl	B MkII	B GT MkII	B MkIII	B MkIV	B V8	B GT V8	Total	S/Total	
1	Rouge	41		29	13	19	21	5	3	131	143	
2	Red tartan	2			2	1	4		1	10		
3	Rouge/noir							1		1		
4	Violet						1			1		
5	BRG	12		20	7	6	11			56	140	
6	Vert	17	2	18	19	10	15	1	2	84		
7	Iris blue				1		1			2	86	
8	Bleu	11	1	15	16	4	5	1	3	56		
9	Mineral blue	1								1		
10	Tahiti blue			1						1		
11	Bleu métal				1					1		
12	Midnight Blue	1			3	1	3			8		
13	OEW	3	1	1	1	1	1			8		
14	Crème	1		3	3	1	1			9		
15	Blanc	12		10	10	2	7	1	4	46	46	
16	Yellow	1	2	3	7	2	8		1	24		
17	Aconite					1				1		
18	Jaune inca					1				1		
19	Bronze yellow				1					1		
20	Moutarde					2				2		
21	Orange			1	2	3	3			9		
22	Orange/BRG				1					1		
23	Noir	4		3	7	2	9		2	27		27
24	Gris		1		3		3		1	8		
25	Argent				1				1	2	4	
26	Marron				1	2	1			4		
27	Gold			1		1				2	5	
28	Harvest Gold				3					3		
	Non renseigné	1			3		1			5	5	
		107	7	105	105	59	95	9	18	505	505	



PAS DE SURPRISE, LE ROUGE ET LE VERT ARRIVENT EN TÊTE À ÉGALITÉ AVEC 28%, SUIVI DU BLEU 14%, DU BLANC 12%, DU JAUNE 8%, DU NOIR 5%, DU GRIS 2%, DU MARRON 1%, ET DU GOLD 1%.

REGISTRES

NUANCIER MGB

Tartan Red (6)	1963-69	CCRD9 (TU)	Harvest Gold (16)	1972-75	CCY18 (TU)
Flame Red (6)	1970-72	CCRD6 (TU)	Bracken (20)	1974-76	CCB50 (TU)
Blaze Red (16)	1971-76	CCRD16 (TU)	Cardinal (25)	1976-77	CCY43 (TU)
Danish Red (9)	1972-77	CCRD9 (TU)	Russet Brown (26)	1976-80	CCB205 (TU)
Flamenco (13)	1976-77	CCRD13 (TU)	Artemis (7)	1976-77	CCB17 (TU)
Verduran (11)	1976-81	CCRD11 (TU)	Black (1)	1962-80	CCB1 (TU)
Cannock (28)	1976-80	CCRD28 (TU)	British Racing Green (29)	1964-70	CCB29 (TU)
Old English White (2)	1963-63	CCW16 (TU)	BRG, Light green (2)	1964-70	CCB29 (TU)
Imperial White (6)	1969-69	CCW19 (TU)	Racing Green (29A)	1970	CCB29A (TU)
British White (8)	1970-77	CCW28 (TU)	Light Flouze (30)	1973	CCB30 (TU)
Emma White (24)	1978-80	CCW24 (TU)	Mallard Green (22)	1972-73	CCB22 (TU)
Chelsea Grey (1)	1963-65	CCD15 (TU)	Tundra (9)	1974-76	CCB9 (TU)
Drumpan Gray (1)	1963-66	CCD12 (TU)	Brooklands Green (18)	1976-80	CCB18 (TU)
Ice Blue (1)	1963-66	CCD13A (TU)	Fair Princess (31)	1963-70	CCY13 (TU)
Mineral Blue (9)	1963-69	CCB19 (TU)	Wessex Yellow (1)	1972-73	CCY13 (TU)
Midnight Blue (12)	1972-73	CCB12 (TU)	Green (1)	1974-76	CCY13 (TU)
Blue Royal (8)	1970	CCB18 (TU)	Cherry (1)	1976-77	CCY17 (TU)
Emerald Blue (16)	1974	CCB16 (TU)	1963 Tundra (20)	1976-76	CCY17 (TU)
Aqua (9)	1972	CCB9 (TU)	Shakespeare (27)	1965	CCY27 (TU)
Teal Blue (18)	1973-74	CCB18 (TU)	Black Tulp (23)	1973	CCB23A (TU)
Tahiti Blue (6)	1975-77	CCB16 (TU)	George (1)	1974	CCB16 (A) (TU)
Pageant Blue (23)	1976-80	CCB23 (TU)	Apache (3)	1974-76	CCB16 (TU)
Early Blue (1)	1963-66	CCB16 (TU)	Brown Metallic 1E Blue (20)	1979	CCB16 (TU)
Golden Range Metallic (1)	1967-66	CCB19 (TU)	Private Metallic 1E (1)	1979	CCB19 (TU)
Redox (4)	1971	CCB4A (TU)			
Specialised MGB Colours					
Black Engine Paint (4)	1970-79	CCP4 (TU)	High Road Primer		CCP1 (TU)
Black Engine Paint (4)	1970-79	CCP4 (TU)	Plastic Primer		CCP3 (TU)

Afin de faciliter vos recherches pour identifier les couleurs et les années de production, ci-dessous le tableau de référence MOSS, et les sites qui font référence dans le domaine :

www.mgb-stuff.org.uk/pntchr.htm

www.tcpglobal.com/autocolorlibrary/

www.teglerizer.com/mgcolors/index.html

www.mgexp.com/article/bmc-paint.html



MGC, L'ARISTOCRATIE DE TOUTE UNE GAMME OCTOGONALE

DÉMONSTRATION PAR UNE MCGT ROYALE ...

LA ROYAUTÉ BRITANNIQUE A TOUJOURS EU UN ATTRAIT CERTAIN DANS BEAUCOUP DE PAYS MAIS SURTOUT DANS LE COMMONWEALTH. A CE TITRE, UN ARTICLE PARU EN NOUVELLE ZÉLANDE DANS LE MGC REGISTER D'AUCKLAND A ATTIRÉ NOTRE ATTENTION. NOUS VOUS EN LIVRONS UNE TRADUCTION QUI NOUS L'ESPÉRONS EST FIDÈLE À SES AUTEURS.

Néanmoins, nous pouvons penser qu'il a eu un petit faible pour la MGC étant donné qu'il l'a utilisée régulièrement, comme on le voit ici, arrivant à l'University College of Wales en 1969. Il est intéressant de noter qu'à cette période, une jeune femme du nom de Camilla Shand (aujourd'hui Duchesse de Cornouailles) a vraisemblablement occupé le siège passager.



A l'époque, il avait été largement commenté que cette C devait être transmise à son fils aîné le Prince William pour son 17^e anniversaire, le 21 juin 1999 très précisément. La tradition des pères transmettant leurs voitures chéries à leurs enfants semble s'appliquer à chacun d'entre nous.

Il a été rapporté que la voiture avait 75000 miles dont la plupart ont été parcourus, ironie du sort, par Monsieur Harry Purvey - le chauffeur de la Reine - qui l'a utilisée comme dans le même temps

« J'ai écrit cet article sur la première voiture du futur monarque, ou plus exactement ce qui est supposé être sa première voiture. Je suis sûr que beaucoup d'entre nous connaissent cela mais juste au cas où, je voudrais vous retracer l'histoire de la MCGT du Prince William.

Tout a commencé, le jour où Sa Majesté la Reine offrit au Prince Charles la MGC GT couleur bleu minéral immatriculée SGY 766F pour son 21^e anniversaire en 1969. Un cadeau pour lequel je me serais damné, mais au sujet duquel je me suis toujours demandé si c'était réellement la voiture qu'il avait en tête. Je suppose que l'on n'aura jamais la réponse à cette question, excepté qu'il avait acheté une Aston Martin DB6 au début des années 70.

le Prince Charles lui préférait son Aston Martin « Volante », prise ici avec la Princesse Diana lors d'un match de polo en 1987 (celle-là même que le Prince William et Catherine Middleton ont conduit pour leurs noces).



Au début de l'année 1999, la MGC va bénéficier pendant 4 mois d'une restauration complète par les étudiants du Collège des arts et technologies de Manchester. Toutes les parties mécaniques ont été vérifiées, remises en état ou remplacées quand cela s'avérait nécessaire, avec en priorité des nouveaux bas de caisse et une peinture complète.



Le moteur a été complètement refait avec une nouvelle culasse pour utiliser de l'essence sans plomb, l'intérieur complet et les sièges ont été changés.

Comme cela devait être la première voiture du Prince William, on peut penser qu'on y apporta aussi quelques améliorations de comportement, faute de quoi cela aurait pu être quelque peu problématique pour un conducteur novice.

Malheureusement, à la différence de son père, la C n'est pas devenue la favorite du jeune Prince, qui avait demandé une Volkswagen Golf 1,4 pour son 17^e anniversaire...



SGY 776F est finalement retournée à Windsor avant d'être transférée au musée national de Sandringham.

Si vous souhaitez voir la voiture aujourd'hui, la visite du domaine Royal à Norfolk est l'endroit où aller. La voiture est exposée à côté d'autres véhicules royaux incluant une large gamme de Daimler et une Aston Martin échelle 1/2 offerte aux jeunes William et Harry en 1988. »



**TRADUIT PAR ALDO VALENTE D'APRÈS
LE TEXTE DE PETER DUNLOP DU MGC
REGISTER D'AUCKLAND**



REGISTRE MODERNES LES MGEUNETTES

RÉGLAGE DES PHARES F ET TF

Par Jean Louis Girardier

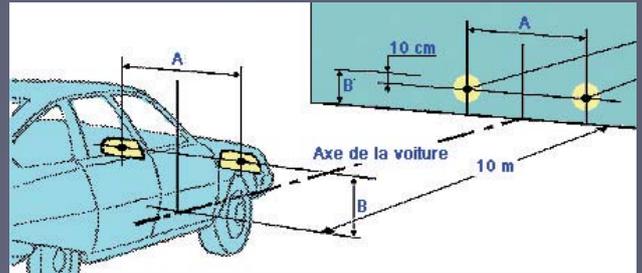
ON SAIT QUE LE RÉGLAGE DES PHARES EST UN TEST POUVANT ENTRAÎNER UNE CONTRE VISITE LORS DU CONTRÔLE TECHNIQUE. VOICI UN PETIT RAPPEL DE LA MÉTHODE À SUIVRE POUR EFFECTUER SOI-MÊME CETTE OPÉRATION..

INSPECTION

1. Avant tout réglage, contrôler que la pression des pneus et la hauteur de caisse sont correctes,

2. Placer votre voiture sur une aire plane à 5 ou (si vous avez le recul nécessaire) 10 mètres d'un mur,

3. Vérifier que les faisceaux lumineux des feux de croisement «code» se situent, sur le mur, à une hauteur inférieure de 5cm (pour 5 mètres) ou 10 cm (pour 10 mètres) à la hauteur des phares de voiture (B),



RÉGLAGE.

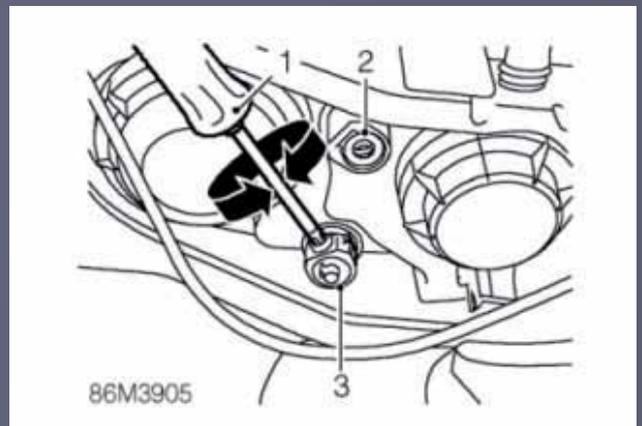
1. A l'aide d'un tournevis hexagonal de 6 mm régler le phare pour obtenir un alignement correct.

2. Faire Tourner le dispositif de réglage pour obtenir un alignement vertical.

3. Faire Tourner le dispositif de réglage pour obtenir un alignement horizontal.

4. Recommencer l'opération pour l'autre phare.

5. Eteindre les phares.



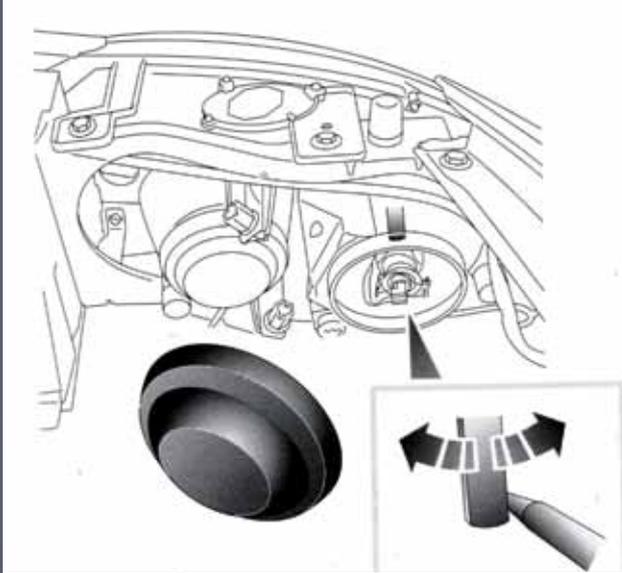
ET POUR LES MG RHD ??

Par Christian Lissot

Pour les MG qui reviennent d'Angleterre, on sait que les feux n'éclairent pas du bon côté. Ce n'est pas un problème pour le contrôle technique car seule la hauteur de l'éclairage est inspectée, mais plutôt l'éblouissement pour ceux qui viennent en face. On pourrait penser qu'il faut changer les phares...que nenni. Les F et TF permettent l'inversion sans avoir à déboursé quoi que ce soit !

Pour les F, les lentilles sont identiques aux modèles français mais interverties gauche droite et retournées. Il faut donc effectuer le démontage complet des phares, qui se révèle une opération assez longue et délicate car les pattes plastiques sont assez fragiles. Voir le très bon tutorial anglais pour le démontage: http://www.mgf.ultimatemg.com/group2/lighting/F_lamp_disassemble.htm

Pour les TF, c'est encore plus simple car la fonction de basculement d'éclairage anglais/continental est intégrée aux phares. C'est même expliqué dans la notice anglaise dont j'ai extrait le schéma ! Néanmoins le petit levier de réglage (il ne concerne que les feux extérieurs, ceux de croisement) est difficile à localiser et il faut un tournevis assez long pour agir dessus. Voir le site (anglais of course) très bien fait sur le sujet. http://www.mgf.ultimatemg.com/group2/lighting/converters/TF_converter.htm



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"

Rudolph Bergnier : un membre du MG Club à votre service



LES «CREAM CRACKERS»

CONNAISSEZ-VOUS LES CREAM CRACKERS ? EH NON, CE N'EST PAS UN GROUPE DE JEUNES BRITANNIQUES CHEVELUS GRATTANT DES GUITARES DÉBITANT DU ROCK ET SORTANT TOUT DROIT DE LA STAR'AC JE M'EN VAIS VOUS RACONTER LEUR HISTOIRE ET SURTOUT CELLES DE LEURS VOITURES, DES MG BIEN SÛR.

Dans les années 30, le sport le plus populaire en Grande Bretagne était le trial. Un grand nombre d'automobilistes comme vous et moi participèrent à ces compétitions, organisées par un nombre toujours croissant de clubs ayant vu le jour dès la fin de la première guerre mondiale. Certains le pratiquaient même avec leur voiture quotidienne. Cecil Kimber encouragea considérablement ces activités, allant même jusqu'à aider certains des meilleurs pilotes à acheter leurs propres voitures.



Trois conducteurs très accomplis de MG PA, Maurice Toulmin le capitaine de l'équipe, J.E.S Jones et Ken Crawford commencèrent à courir en équipe dès la fin 1934 et se sont fait connaître sous le nom de « Cream Crackers. »

Intéressant me direz-vous mais ... quel rapport entre la marque MG et des gâteaux à la crème (Cream Crackers dans la langue de Shakespeare) ? J'y arrive.

Trois type P furent configurées avec ce qui deviendra les couleurs standards de l'équipe MG, crème et brun dès 1935, comme des gâteaux à la crème. C'est ainsi que les équipes aux voitures 4 cylindres furent connues sous le nom de Cream Crackers, pendant que les équipes aux voitures 6 cylindres arboraient les noms des 'Trois Mousquetaires', Athos, Portos et Aramis sur les capots latéraux. Les 3 mousquetaires remportèrent également de nombreuses victoires durant la même période.

Je vous en parlerai plus tard...

Revenons aux Cream Crackers...

Basées sur des modèles de série, ces voitures étaient allégées, équipées de fragiles aéro screen, de capots et d'ailes en aluminium, d'un compresseur Marshall, sans oublier le retrait de l'équipement tous temps. De plus, un moteur de 939cc remplaçait avantageusement le 847cc d'origine. Ces modèles n'étaient pas disponibles à la vente pour le public.

Le génie de Cecil Kimber eut pour conséquence de nombreuses victoires, à peu de frais sur des marques bien plus chères et plus puissantes telles qu'Aston Martin apportant la renommée et la gloire internationale à la marque MG.

HISTOIRE

En dépit du fait que les MG P étaient pratiquement imbattables dans ce type d'épreuves, l'usine en stoppa la production pour l'arrivée de la série T dès la fin des années 30.

L'équipe des Cream Crackers fut dissoute en 1939 suite au mariage de Maurice Toulmin. Curieusement, le destin a fait que 3 des type P au moins ayant couru entre les mains des Cream Crackers ont survécu.

JB 3854, JB 7521 et JB 7525 ont changé plusieurs fois de main.

JB 3854

Son châssis de PA portant le numéro 0682 a été le premier enregistré au service Compétition à Abingdon le 15 mai 1934. Elle fut utilisée pour tester diverses modifications telles que différentes tubulures d'admission et carburateurs, mais cela donna des résultats peu concluants.

John Bastock, son pilote était alors le membre le plus populaire de l'équipe. Il courut avec jusqu'à la déclaration de guerre et la revendit à Gilbert Couzens continua à l'utiliser y compris pour la première compétition d'après-guerre.

Puis dans les années 60 elle fut revendue à Stephen Dear, Président du registre de Morris Motors. Il remporta avec, des succès considérables.

En 1987, Allan Grassam en devient le propriétaire. Elle était alors dans un état déplorable. On décida de démonter entièrement la voiture et de la restaurer. Après ces quelques travaux indispensables, elle connut à nouveau le succès, remportant de nombreuses récompenses. Elle a été vendue aux enchères chez Bonhams.

JB 7521 est la seconde des trois équipées d'un compresseur Marshall ayant formé en 1936 l'équipe des Cream Cracker's.

Entre 1935 et 1936, la voiture fut celle de Maurice Toulmin, le capitaine de l'équipe puis revendue deux fois jusqu'à la déclaration de guerre.

Après une longue période d'inactivité, la célèbre MG fut redécouverte à Brighton en 1968..

Depuis 1994, la voiture a remporté beaucoup de succès.

JB7525

Curieusement, il semble que c'est celle qui ait le mieux traversé les années. Après la deuxième guerre mondiale, elle passa dans différentes mains, jusqu'à la famille Blythway, propriétaire actuellement.

Ce n'est qu'au début des années 90 cependant qu'elle subit une restauration complète en Grande Bretagne. Sous le capot, le moteur d'origine a été modifié pour être conforme aux règlements actuels. Ces modifications sont heureusement réversibles et elle peut facilement retrouver son aspect de 1935.

Les MG construites tout au long des années 1930 et les modèles de la série T apparus après la deuxième guerre mondiale (ou juste avant) sont devenus l'archétype de la voiture de sport britannique de cette période).

François Cortial



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

M
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



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



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 !



classiccars.fr



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