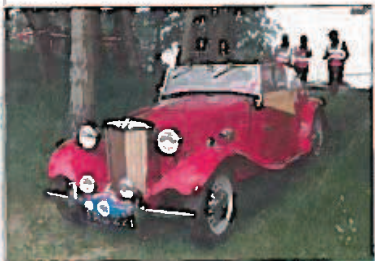


Sur la base du châssis 4-places de la TB, une conduite intérieure Salonette était proposée. ▶



◀ En 1945, la production de l'usine d'Abingdon reprend avec la TC. Son moteur est le 1 250 cm³ de la TB sur un châssis un peu plus large.

Midget et MGA parcourent la route des caps, entre le Gris nez et le Blanc nez. ▼



▲ L'une des animations proposées, très britannique : une TD s'essaye sur le parcours du trial.



Les Series T et les berlines YA sont ici réunies sur le parking de La Coupole, une base secrète allemande pendant la Deuxième Guerre mondiale, près de Saint-Omer.

PAROLES DE PARTICIPANTS



Palle Moldrup et Rikke Schult, YA 1950

« Vraiment fiabilisée »

« Quand je l'ai achetée il y a 6 ans, elle était restée démontée pendant 26 ans. Pour venir au Touquet depuis le Danemark, nous avons parcouru 1 300 km sans problème important. »



Agostinho Macedo et Fernando Vilace, J2 compresseur

« Bientôt notre tour »

« Nous faisons partie du Porto MG Club. En août 2017, ce sera notre club qui organisera le rassemblement international au Portugal. »



Jonathan Hall, MGA Twin-cam

« Le laisser s'exprimer »

« Je suis un habitué des rassemblements MG et suis venu du Sussex. Le moteur de la Twin Cam nécessite beaucoup d'attention au niveau de l'allumage et de la distribution. Il supporte mal de rouler en ville et préfère tourner à haut régime. »



Richard Colston, YA 1938

« Belle récompense »

« C'est une voiture assez lourde mais confortable. Comme elle n'a qu'un 2 litres, elle n'est pas très vive. Elle a été carrossée par Tickford et sa capote peut se déplier dans trois positions différentes. Le jury m'a attribué un premier prix au concours d'état. »

Une récréation spectaculaire



En 1955, trois MGA EX 182 sont amenées au 24 Heures du Mans dans un transporteur Morris Commercial, spécialement aménagé. Avec son frère David, décédé depuis, Douglas Samuel, un passionné de la marque d'Abingdon, s'est mis en tête de recréer l'engin. Ce projet a nécessité dix années pour la recherche de pièces et de documentation. « Nous sommes partis d'un camion BMC Mk III dont nous avons allongé l'empattement de 37 cm et prolongé la partie arrière de 90 cm. La cabine a été remise en conformité avec une calandre de camionnette type J. Une structure tubulaire a été construite pour recevoir la carrosserie, explique cet ingénieur de formation. L'aménagement intérieur a été reconstitué à l'identique grâce à des témoignages d'anciens membres du département compétition. » On peut juger du résultat dans les grands événements comme Goodwood, Silverstone ou Le Mans Classic, où le transporteur de la British Motor Corporation ne manquera pas d'être présent.