



HERITAGE

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

Section Jeunes

N° 67 - NOVEMBRE 2022

7,50 €

Cap sur L'Europe !



HISTOIRE
POURQUOI 1923
ET PAS 1924 ?



MG PRATIQUE
FAIRE HIVERNER
SA MG



REGISTRES
LES 20 ANS
DE LA MGTF

SOMMAIRE

Éditorial / 03

Actualité / 04

Les news de la FFVE
Dans les kiosques
Les news du MGCF
Les news de la marque
Les news du MG Car Club

Pages techniques / 07

Les réglages essentiels 3/3 :
l'allumage conventionnel

Rubriques des régions / 11

Calendrier prévisionnel 2023 / 12

Tableau des animateurs régionaux du MGCF par secteurs / 13

Sorties passées / 14

LE JOG / 19

de Land's End à John O'Groats

MG Days 2023 / 24

Histoire / 25

MG : Pourquoi 1923 et pas 1924 ?

La chronique de Michel Loreille / 27

Section Jeunes / 28

Cap sur l'Europe !

La page des bénévoles / 34

Bernard Henry

MG pratique / 35

Faire hiverner sa MG

La MG du trimestre / 38

La MG 1100 d'Alain Danoy

MG miniature / 39

La MGB

MG SPORT / 42

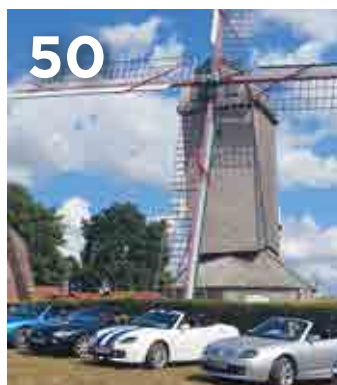
Rubrique des registres / 43

Les brèves / 43

Registre MGA • La Twin Cam Mystère 2/2 / 44

Registre MGB • La dernière MGB / 46

Registre MGF et TF • Les 20 ans de la MG TF / 50



BUREAU DU MG CLUB DE FRANCE



PRÉSIDENT
Christian Lissot
91 460 Marcoussis
06 07 18 59 12 • christian.lissot@mgclubdefrance.com



VICE-PRÉSIDENT
Patrice Péret
94170 Le Perreux-sur-Marne
06 80 88 69 08 • patrice.peret@mgclubdefrance.com



VICE-PRÉSIDENT
Jean-Luc Lachaux :
60300 Apremont
06 44 74 19 52 • jeanluc.lachaux@mgclubdefrance.com



TRÉSORIÈRE
Eliane Liabeuf
03110 Vendat
06 88 15 64 51 • eliane.liabeuf@mgclubdefrance.com



SECRÉTAIRE
Denis Vasdeboncoeur
94100 St Maur-des-Fossés
denis.vasdeboncoeur@mgclubdefrance.com

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU MG CLUB DE FRANCE



Philippe Aubry :
Equipe communication - site internet et Facebook
37150 Civray-de-Touraine
06 80 04 03 86 • philippe.aubry@mgclubdefrance.com



Jean-François Cazenave :
Animateur Midi-Pyrénées
31700 Blagnac
06 11 98 07 68 • midipyrenees@mgclubdefrance.com



Pascal Couturier :
Rédaction revue Heritage
75012 PARIS
06 09 16 95 49 • pascal.couturier@mgclubdefrance.com



Jocelyne Denis :
Coordinatrice Secteur Est et Sud-Est
42400 Saint-Chamond
06 09 41 51 83 • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com



Gilles Dumazet :
Accueil des nouveaux membres et région Auvergne
03110 Saint-Pont
06 80 00 48 91 • gilles.dumazet@mgclubdefrance.com



Alain Dutréve :
Responsable des registres et animateur de l'Essonne
91270 Vigneux-sur-Seine
06 07 18 10 27 • alain.dutreve@mgclubdefrance.com



Jean-Michel Enguaille :
Animateur régional (département 78) - Mises en ligne Internet
78320 Le Mesnil-Saint-Denis
06 16 06 14 68 • jeanmichel.enguaille@mgclubdefrance.com



Jean-Pierre Martin
Animation de la région Provence-Côte d'Azur
06140 Vence
06 33 43 34 86 • jp.martin@mgclubdefrance.com



Stéphanie Portal :
Gestion et animation de la boutique
1207 Genève, Suisse
+41 793 682 004 • stephanie.portal@mgclubdefrance.com



Gilles Surel :
Relations presse et média - responsable des partenariats
89140 Pont-sur-Yonne
06 20 86 74 83 • gilles.surel@mgclubdefrance.com

HERITAGE

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Christian Lissot • 06 07 18 59 12 • christian.lissot@mgclubdefrance.com

ÉQUIPE RÉDACTIONNELLE

Rédacteur en chef : Pascal Couturier • 06 09 16 95 49
pascal.couturier@mgclubdefrance.com

REMERCIEMENTS

Textes : Philippe Bergel, Pierre Bothorel, Pascal Couturier, Alain Danoy, Alain Dutréve, Sylvie Gérard, Bernard Henry, Christophe Jacquot, Bernard Joubert, Christiane Joubert, Jean-Luc Lachaux, Jean-Paul Le Buzith, Christian Lissot, Michel Loreille, Christophe et Isabelle Maisonneuve, François Schnyder, Julien Treuille, Thierry et Christelle Troestler, Valentine Wendel.

Photos : Réservé MG Club de France.

MAQUETTISTE

Julien Valo • 06 37 25 86 30
www.behance.net/julienvalo
julienvalo@gmail.com

RESPONSABLE DES ANNONCEURS

Gilles Surel • 06 20 86 74 83
gilles.surel@mgclubdefrance.com

IMPRIMEUR :


www.onlineprinters.fr



MGCF - 8 rue de l'étang - 91460 Marcoussis
tél : 06 62 96 53 83

Email : contact@mgclubdefrance.com

Site : www.mgclubdefrance.com

Retrouvez-nous sur  Facebook/MG Club de France

 instagram.com/mg_club_de_france



Chers amateurs MG,

La fin de l'année approche à petits pas, et on peut déjà faire un bilan du club pour 2022. Ce fut encore une année pour le moins dynamique et animée,

avec une grande diversité d'activités :

- Des sorties d'un jour pour les locaux, des rallyes de 2 ou 3 jours qui ont permis aux membres plus lointains de venir découvrir une région,
- Des voyages hors de nos frontières organisés par la toute nouvelle section Jeunes avec leur Road Trip en Europe ou bien « LE JOG » avec la traversée de la Grande Bretagne,
- Enfin, ce que l'on appelle « les grands événements », qui ont rassemblé plus d'une centaine de MG'istes comme pour les 60 ans de la MGB ou Le Mans Classic.

Après deux années perturbées par la covid, le club a été de nouveau très présent sur les salons et a pu renouer le dialogue avec les membres que nous voyons peu sur les sorties et le public.

Mais tous ces événements ont le même point commun : celui de se retrouver entre amateurs de notre marque préférée, de vivre de bons moments et pour les organisateurs de faire

plaisir aux participants et faire fonctionner la « machine à souvenirs » 😊.

Et ces bons souvenirs sont nombreux !

Il suffit de lire les commentaires faits sur nos sorties, ou d'en écouter les retours. On pourrait les résumer tous en ces quelques mots « Un club où il fait bon vivre ! ».

Cela nous ramène également à la dimension bénévole du club, sans laquelle rien de serait possible. Il y a ceux dont on voit l'engagement dans les sorties et les salons, mais aussi tous ceux qui gèrent le fonctionnement du club au quotidien. Ce groupe, cette équipe, réussit ce tour de force chaque année et il faut savoir apprécier le travail et l'implication que cela suppose pour faire vivre un club comme le nôtre.

Autre preuve de ce dynamisme, au moment où nous écrivons ces lignes, nous venons de franchir la barre des 1400 membres !

2023 sera l'année du centenaire MG et beaucoup d'événements en France ou à l'étranger tourneront autour de cette date ô combien importante pour les amateurs de la marque. Les MG Days fêteront le centenaire MG à Epernay avec déjà plus de 220 MG inscrites, avec des modèles exceptionnels. C'est donc une nouvelle grande fête qui nous attend

- après les 40 ans du club et les 60 ans de la MGB - et sur laquelle travaille d'arrache-pied l'équipe régionale de la Champagne et d'autres bénévoles du club. Les autres animateurs de régions et de registres travaillent sur leurs activités 2023, dont une première liste est à découvrir sur le calendrier national prévisionnel ; le centenaire MG sera là aussi mis à l'honneur.

Au menu de cette 67^{ème} édition de Heritage :

- La technique avec l'allumage, 3^{ème} et dernier volet des réglages essentiels,
- Les sorties passées avec les comptes-rendus des voyages de la section Jeunes en Europe et de l'autotour en Grande Bretagne, qui paraîtront en deux épisodes,
- MG pratique et comment faire hiverner sa MG, c'est bientôt le moment !
- Les registres avec la suite de la Twin Cam mystère, la ou plutôt les dernières MGB, les 20 ans de la MGTF à Dunkerque,
- Vos rubriques habituelles et bien d'autres infos... Bonne lecture !

Prenez soin de vous... et faites-vous plaisir au volant de votre MG !

Christian Lissot

Président du MG Club de France

**ASSURANCES VEHICULES
DE COLLECTION**

**Depuis 1907
au service de nos assurés**

79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex
Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85
www.assurances-bailly.fr

**ET AUSSI : VEHICULES MODERNES
SANTÉ • HABITATION**

Les Chasseurs de bosses

www.leschasseursdebosses.fr/centre-paris-ouest

UNE BOSSE SUR VOTRE AUTO ?

Debosselage sans peinture

Avant...

...Après

Rénovation cuir
Usure, Craquelure, déchirure,
Repigmentation

Lustrage et protection longue durée
Centre applicateur ProTech®

69/71 Rte d'Orléans, 91310 Montlhéry 01 69 63 90 63



LES NEWS DE LA FFVE

Chères amies, chers amis MG'istes,

Cette fois-ci, je ne vous ennuierai pas avec des règlements draconiens, et parfois absurdes, venus d'entités trop éloignées de nos préoccupations terriennes, et, automobilistiques.

Mais je ne pouvais ouvrir cette lettre sans tristesse, puisque deux amis, amateurs de MG, ont entamé un long voyage sur des routes virtuelles : Michel Clin, membre du Bureau FFVE, MGA, et Daniel Benavente, membre de l'ACAB, MGA coupé et cabriolet.

À chacun d'avoir une pensée pour eux. Reprenons le fil du présent. La bonne nouvelle, c'est la reprise des activités « extérieures » de la FFVE.

➤ **La Traversée de Paris** : la FFVE cette année y accueillait le MG Club de France, pour l'arrivée du Tour d'Europe de trois MG conduites par de Jeunes adhérents. Arrivées saluées par deux sonneurs de cornemuse, qui par la suite ont distrait les participants réunis sur les pelouses de l'Observatoire de Meudon. Un pique-nique attendait nos Jeunes, accompagnés de quelques représentants du MGCF, dont le président Christian Lissot, sous le barnum fédéral où était également présent le directeur général de la FFVE, Loïc Duval.

➤ **Les Journées Européennes du Patrimoine** : 178 manifestations sur tout le territoire auxquelles ont participé les MG. Parmi celles-ci, une MG TD était présente à Charenton à la médiathèque du patrimoine et de la photographie. Quelques enfants eurent l'honneur d'un petit tour en MG. Le dimanche, d'autres MG firent leur apparition sur site avec à leur tête Fabrice Cavanna, pour partager le café croissant avant de rejoindre le Musée du Rail à Rosny-sous-Bois.

➤ **Chantilly Arts et Élégance** : reprise après une longue absence, dont chacun connaît les circonstances, où seuls les amateurs avaient fait le déplacement. Un beau soleil éclairait les carrosseries lustrées. Une petite ondée vint rafraîchir le spectacle, avant que chacun ne regagne ses pénates.

➤ **Automédon** : reprise également après un long silence et un changement d'organisation. Une MGB 1965, quasi-identique à celle qui inaugurerait cette longue lignée à Londres en octobre 1962, accompagnée d'une Renault 5 de 1972 - première « voiture à vivre » - tenaient la vedette sur le stand FFVE. Malgré un soleil bienvenu, fréquentation moyenne en raison du manque de carburant. Pour 2023, Automédon



se déplacera à Villepinte, mieux desservi par les transports en commun.

➤ **Séminaire FFVE à Clermont-Ferrand** : je ne retiendrai, à votre attention, que les groupes de travail du samedi, apportant quelques nouveautés dans la vie de la fédération, essentiellement tournées vers les collectionneurs et très prochainement opérationnelles. Nous ne manquerons pas de vous informer de leur mise en place dans une prochaine lettre de la FFVE. En voici déjà les intitulés :

- FFVE Services,
- l'Amicale FFVE,
- Site Internet,
- Nouveaux groupes de travail FFVE.

Jean-Paul Le Buzith
FFVE - Délégué Régional IdF
Seine-Saint-Denis/Val-de-Marne

DANS LES KIOSQUES

Cinq magazines à signaler pour la période et qui parlent de nos MG préférées :

- Le hors-série d'**Autoretro** de septembre à novembre avec les collectors à moins de 5000€. On retrouve en bonne place la MGF, et la rédaction cite « l'incontournable MG Club de France » !
- **Classic et Sports Car** n°112 de septembre-octobre revient sur trois anniversaires de l'année 2022 : la Triumph Spitfire, la Lotus Elan et bien évidemment... la MGB.
- Anniversaire MGB suite... un dossier de 13 pages à lire sur **Auto Plus Classiques** n°63 du 11 octobre.
- Le Magazine **Autoretro** de novembre 2022 propose un comparatif entre la MGB et la Triumph TR4.
- **Vintage Racers** de septembre-octobre-novembre consacre une page au MG Club de France avec en particulier un mot sur les sections Jeunes et MG Sport ; résultat du travail de communication effectué par Gilles Surel, notre contact presse et médias.



LES NEWS DU MGCF

Adhésions - renouvellement en ligne

Nous poursuivons la simplification des modalités d'adhésion et de renouvellement d'adhésion :

La **campagne d'adhésion en ligne pour les nouveaux membres** a

commencé dès le 1^{er} octobre 2022. En effet, les adhésions enregistrées au cours des trois derniers mois de l'année sont valables jusqu'à la fin de l'année suivante, soit le 31 décembre 2023. Nous avons mis en place la procédure d'adhésion en ligne depuis deux ans pour les paiements par carte bancaire. Cette année, nous avons étendu la possibilité d'adhésion en ligne aux règlements par virement et chèque bancaire. Il n'est plus nécessaire de remplir un bulletin d'adhésion papier.



Nous ouvrirons la **campagne de renouvellement d'adhésion** courant décembre, avec la même simplification que pour les adhésions : plus de formulaire à télécharger, vous pourrez enregistrer les modifications de vos données personnelles directement en ligne, puis pour le règlement, vous aurez la possibilité de procéder immédiatement par carte bancaire ou par virement, voire par chèque bancaire (merci d'éviter les chèques qui entraînent un surcroît de travail pour notre trésorière).

LES NEWS DE LA MARQUE

La MG4 est arrivée en France. Cette nouvelle compacte, qui sort de la tendance du « tout SUV », a bénéficié d'un accueil enthousiaste de la presse.



Ses atouts ont été soulignés : habitabilité, vivacité, rapport coût / prestations favorable, avec un prix à partir de 28 990 € avant bonus écologique, une recharge rapide à 80% en 35 minutes et une autonomie pouvant aller jusqu'à 450 km (WLTP).

Plus d'infos : <https://www.mgmotor.fr/model/mg4>



Nouveaux membres

Le MGCF est ravi d'accueillir les petits nouveaux depuis la dernière parution de Heritage. Nous sommes 1378 membres au 15 octobre 2022.

4556	Jean Charles BOUDIER	06700	Saint Laurent du Var	
4557	Philippe EDOUARD	14100	Lisieux	en B MkIV
4558	Jean-Marie TOUZEIL	72000	Le Mans	en B MkIV
4559	Claude FICHET	73000	Chambery	en B GT MkII
4560	Sébastien GRANDEMANGE	31600	Lherm	en ZS
4561	Marin PIGEON	94410	Saint-Maurice	
4562	Dominique DESRUES	14480	Crépon	en B GT
4563	Philippe GENOT	31620	Fronton	en B GT
4564	Luc DUVIOLIER	78000	Versailles	en MGF
4565	Thierry DUMAS	23000	Guéret	en B GT MkII
4566	Denis JACQUET	75016	Paris	en B MkI
4567	Andréas SABATHE	94120	Fontenay-sous-Bois	
4568	Olivier BOMBE	77590	Bois-le-Roi	en B MkI
4569	Colas BAUER	67510	Climbach	
4570	André WEVERBERGH	6470	Sivry-Rance (Belgique)	en B
4571	Henri D'HERBÉCOURT	22410	Saint-Quay-Portrieux	en C GT
4572	Christophe LELAIT	78810	Feucherolles	en C
4573	Nicolas BOUTRY	29170	Fouesnant	en B MkII
4574	Franck MARESCAL	42480	La Fouillouse	en TF
4575	Mike WELBY	22100	Dinan	en MGF
4576	Stephanie GUIZOL	92400	Courbevoie	en MGF
4577	Loïc TOUTAIN	61220	Bellou-en-Houlme	en B GT
4578	Frédéric GUILLEMOT	53200	Château Gontier	en B MkIII
4579	Léo-Paul DURANTON	26000	Valence	en B GT
4580	Thibault ARNI	1170	Aubonne (Suisse)	en ATwin cam roadster
4581	Bertrand MARCHAL	85170	Bellevigny	en B GT
4582	Daniel SALASCA	20167	Peri	en B MkI
4583	Pierre MUNIER	94160	Saint-Mandé	en B MkI
4584	Stanislas HERBST	54200	Villey-Saint-Étienne	en F Trophy 160cv
4585	Stéphane JACAZZI	18410	Brinon-sur-Sauldre	en B GT
4586	Baptiste DELVAS	02700	Frières-Failloüel	en Midget MkIII
4587	Guillaume ALIX	92500	Rueil-Malmaison	en F 1.8i 118cv
4588	Amand PANIEN	59141	Iwuy	en B GT MkII
4589	Michel BONNET	76160	Fontaine-sous-Préaux	en B
4590	Thomas BATAN	31300	Toulouse	en B GT MkI
4591	Olivier MARCHAL	94120	Fontenay-sous-Bois	en B MkII
4592	Patrick BOUNOUA	94400	Vitry-sur-Seine	en B MkII
4593	Aline CHATEAU USAGE GRENET	86170	Neuville-de-Poitou	en A 1600 coupé
4594	Denis GODET	78320	Le Mesnil-Saint-Denis	en MGF
4595	Joël GOUYET	78570	Andrésy	en B GT MkII
4596	Nicolas MALLEIN	81500	Lavaur	en B MkII
4597	Didier MICHEL	33390	Saint Paul	en B
4598	Frédéric LAVERNOT	61270	Les Aspres	en B
4599	Eric GAMBADE	64360	Monein	en B
4600	Gilles BLONDE	68040	Ingersheim	en MG TF

Dans le prochain numéro :

- › Dossier : la MG Metro
- › Section Jeunes - Cap sur l'Europe 2/2
- › La Série Y
- › MG : The Early Days

assurance auto de collection

MASCOTTE
assurances

A partir de

17

€

par an*

* Tarif annuel TTC au 01/01/2021 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1961 hors frais de courtage. ** Sous réserve d'acceptation.
Mascotte Assurances - Siège social : 12, rue de Provence B3400 Hyères - SAS de courtage d'assurance au capital de 345 000 € - N° Orias 14 001 768 (www.orias.fr)

Devis gratuit et assurance immédiate 24h / 24 sur mascotte-assurances.fr**

☎ 04 94 09 79 70

LES NEWS DU MG CAR CLUB

MG Live, c'est reparti !

Le MG Live 2023 est confirmé à Silverstone les 10 et 11 juin 2023, pour la grande commémoration des 100 ans de MG.

Plus d'infos : <https://mglive.show/>



European Event Of The Year (EEOY)

Le prochain rassemblement européen sera organisé par le MG Car Club du Danemark, qui fêtera ses 50 années d'existence ainsi que le centenaire de la marque MG. Il se tiendra au « Hindsgavl castle » du 2 au 6 août 2023. Les inscriptions sont ouvertes depuis le 1^{er} octobre 2022.

À suivre sur : <https://mgcc.dk/jubilaem-2023/>



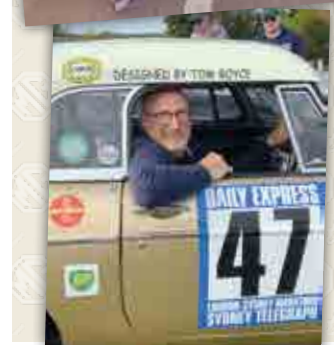
MGB 60 à Gaydon 25 septembre

L'anniversaire de la MGB a été le prétexte du plus grand rassemblement MG de cette année 2022 : plus de 1000 MGB se sont retrouvées le 25 septembre sur le site du British Motor Museum à Gaydon, près de Birmingham.

Sur le parking et par un temps clément, on pouvait déambuler et apprécier des MGB fameuses : DRC255C, la MGB du Mans qui appartient désormais à la fille du regretté Barry Sidery-Smith, plusieurs MGB Coune, la MGB du salon de l'auto de 1967 dans sa livrée rose, la MGB du rallye Londres Sydney, le prototype de la MG RV8.... Il y en avait vraiment pour tous les goûts.

J'ai eu la chance de rencontrer le board du MG Car Club : son président, John Day, et les directeurs Peter Cook, Lorraine Noble-Thompson, ainsi que les responsables du MGB Register.

Christian Lissot



Choisissez Anglo Parts
pour votre MG!

Anglo Parts Belgium

Zandvoortweg 53

B-2800 Mechelen

Tél: +32 15 34 25 55

Fax: +32 15 42 34 45

Email: sales.belgium@angloparts.com

Website: www.angloparts.com

Distributeur Guy Grardel

3 bis, Rue des Ecoles

F-59254 Ghyvelde

Tél: 03 28 26 61 00

Fax: 03 28 26 83 73

Email: grardel@orange.fr

Website: www.sas-grardel.fr

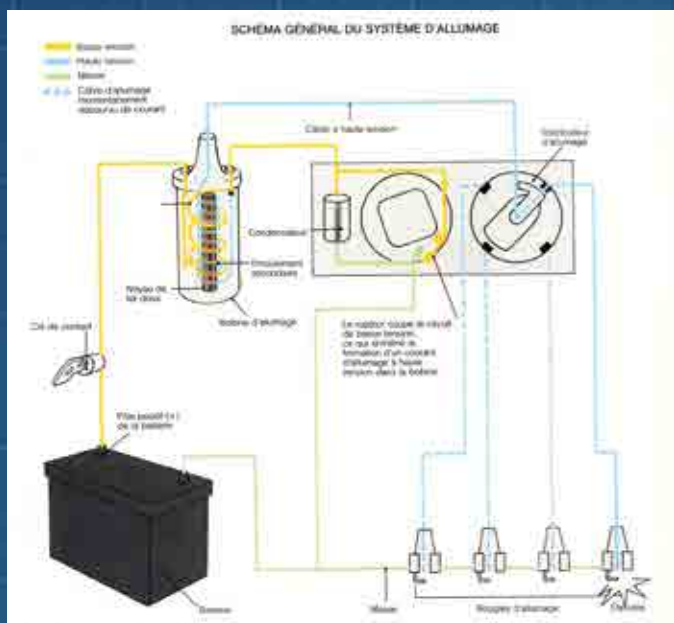
Remise de **8%**
pour les **membres** du
club **MG**



LES RÉGLAGES ESSENTIELS-3/3

L'allumage conventionnel

Après avoir réglé les soupapes et la carburation, intéressons-nous à l'entretien, aux réglages et au dépannage du système d'allumage conventionnel avec rupteur.



Composition du dispositif d'allumage de nos MG

- > La **batterie** fournit le courant basse tension.
- > La **bobine** transforme le courant basse tension en courant haute tension (HT).
- > Le **distributeur** (ou allumeur ou « Delco »), a un double rôle, il coupe et distribue le courant HT aux bougies dans l'ordre déterminé (1.3.4.2 pour un 4 cylindres).
- > Le **faisceau** d'allumage (les câbles) alimente les bougies en courant HT.
- > Les **bougies** enflamment le mélange air/essence.

Entretien

- > **La batterie** : vérifier la fixation dans son compartiment, le branchement des cosses, et éliminer les traces de sulfate par brossage, ensuite enduire de graisse les cosses pour éviter ce phénomène.
- > **La bobine** : pas d'entretien, vérifier sa fixation et l'état des branchements. À chaud, une bobine de mauvaise qualité se met en court circuit et coupe. Le phénomène disparaît après refroidissement.
- > La résistance mesurée entre les bornes BT doit être de 3 ohms pour une bobine standard et de 1.5 ohms pour un bobine avec ballast (voitures de dernière génération).

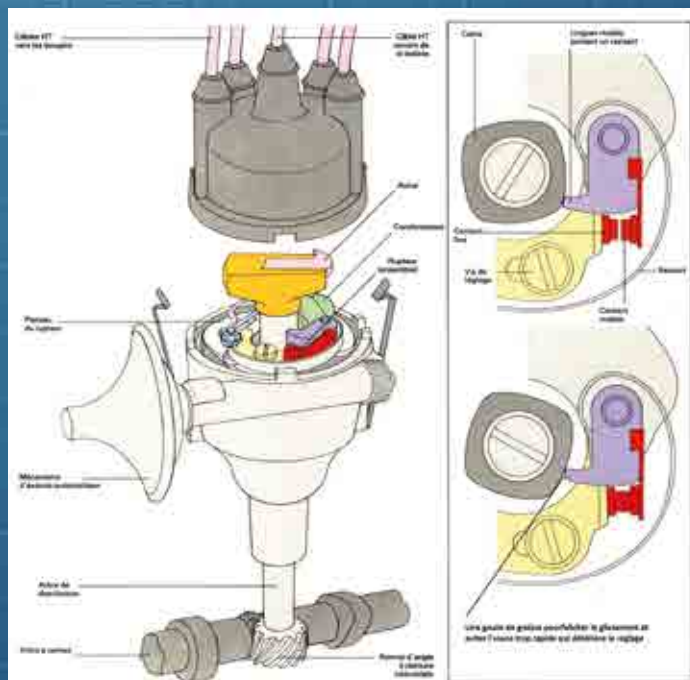
Le distributeur est composé de :

> Pièces mobiles :

- **Le rupteur** (ou vis platinées) doit être réglé tous les 8 000 à 10 000 km. Mettre un peu de graisse sur la came avec un tournevis.
- **Le rotor** (doigt) du distributeur : nettoyer l'extrémité par grattage.
- **Les masselottes** de l'avance à l'allumage centrifuge sont situées sous le plateau porte-vis, elles nécessitent quelques gouttes d'huile.

> Pièces fixes :

- **Le condensateur** : pas d'entretien préventif (en prévoir un de secours).
- **La tête de l'allumeur** : rechercher les fissures, sources de fuites, les plots doivent être nettoyés par grattage.
- **Le faisceau** doit être contrôlé pour vérifier l'état de l'isolant des fils (craquelures, sources de fuites).
- **Les bougies** : les nettoyer régulièrement par un brossage et contrôler l'écartement (un peu plus de 0.5 mm sur Série T, 0.6 mm sur MGA, Midget et MGB). Remplacement tous les 15 à 20 000 km.



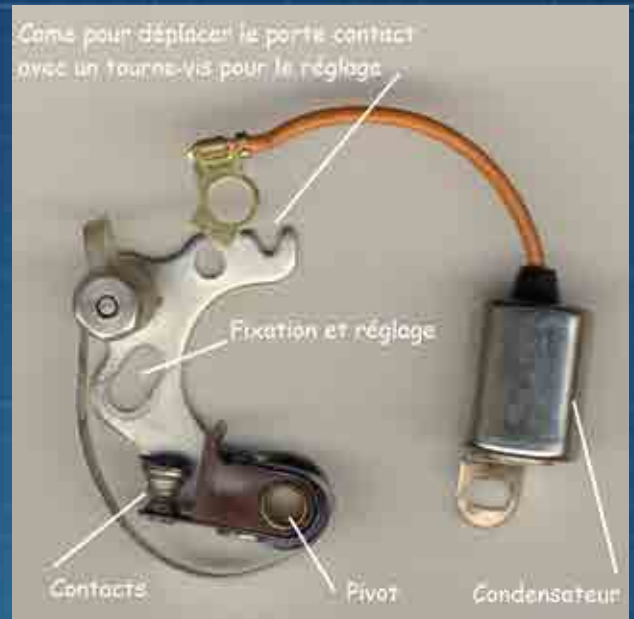
Réglages

Le rupteur (vis platinées)

- Après avoir retiré **la tête de l'allumeur** et **le rotor** (doigt de distribution), faire tourner le moteur en bougeant la voiture après avoir enclenché la 4^{ème} vitesse jusqu'à ce que les contacts du rupteur soient ouverts.
- Vérifier **l'écartement** avec une jauge calibrée, valeur : **0.3 mm** sur TC et premières TD, **0.4mm** sur dernières TD, TF, MGA, Midget et MGB.
- Si l'écartement doit être réglé, desserrer la vis du contact fixe (ne pas la démonter complètement). Une came permet de faire varier à l'aide d'un tournevis la position du contact fixe. Resserrer la vis du contact fixe et vérifier à nouveau l'écartement.
- Si les faces du rupteur ne sont pas planes, changer les contacts et le condensateur (ou préventivement tous les 20 000 km).

Pour le remplacement :

- déposer le condensateur, puis la platine qui porte les contacts,
- si la position des diverses pièces apparaît complexe, faire un croquis ou une photo de l'ordre d'assemblage, notamment en ce qui concerne les pièces d'isolation (rondelles),
- remontage dans le sens inverse et procéder au réglage de l'écartement des contacts.



Le calage et l'avance à l'allumage

Après avoir nettoyé et réglé l'écartement des contacts, il faut maintenant caler l'ouverture sur le cycle du moteur.

La théorie : dans un moteur, pour un fonctionnement optimal, le mélange air/essence doit exploser lorsque le piston est au **PMH** (Point Mort Haut), afin de lui transmettre le plus possible de puissance pendant sa descente vers le **PMB** (Point Mort Bas).

Or le mélange air/essence a une vitesse d'inflammation entre 20 et 35 mètres/seconde. L'explosion n'est donc pas instantanée. Si on déclençait l'étincelle au PMH, du fait de la vitesse de propagation du front de flamme, le piston commencerait à recevoir la poussée de l'explosion trop tard (il serait déjà en train de descendre vers le PMB). La puissance de l'explosion serait beaucoup moins efficace et le moteur aurait moins de couple.

C'est pourquoi l'étincelle doit être déclenchée un peu avant que le piston soit au **PMH**, c'est ce qu'on appelle

« **l'avance à l'allumage** ». Cette avance est généralement donnée en **degrés** puisqu'il s'agit d'un repère sur le volant moteur.

Le calage de l'allumage peut s'effectuer de deux manières :

- **Le réglage statique** au moyen d'une lampe témoin qui s'effectue moteur arrêté. Celui-ci cale l'allumage exactement au **PMH**.
- **Le réglage dynamique** avec une lampe stroboscopique au régime de 600 trs/mn. Celui-ci optimise le rendement en calant l'allumage avec l'avance prescrite par le constructeur.



Calage statique :

- Identifier les repères d'allumage, encoche sur la poulie de vilebrequin et repères fixes. Faire tourner le moteur en bougeant la voiture après avoir enclenché la 4^{ème} vitesse jusqu'au moment où les repères sont alignés au PMH.
- Oter la vitesse pour être sûr que la poulie ne bouge plus.
- Desserrer la fixation de l'allumeur. Tourner légèrement celui-ci en sens antihoraire.
- Brancher **la lampe témoin**, une extrémité sur la borne basse tension de l'allumeur, l'autre à la masse. Mettre le contact.
- Tourner l'allumeur sens horaire. Dès que **la lampe s'allume**, bloquer la fixation de l'allumeur.



Calage dynamique :

- › Le réglage dynamique s'effectue au moyen d'une lampe stroboscopique pour illuminer les repères.
- › Pour faciliter la vision, renforcer les repères par une touche de liquide correcteur (Tipp-Ex).
- › Brancher la lampe stroboscopique (une cosse à la masse, une au (+), et la pince qui s'ouvre doit enserrer un fil de bougie).
- › Débrancher le tuyau du correcteur d'avance.
- › Démarrer le moteur et braquer la lampe sur les repères, tandis qu'un assistant maintient le régime moteur préconisé.
- › Moteur **MGB calage initial 8°** avant PMH à 500 trs/mn, **MGA calage initial 7°** avant PMH à 500 trs/mn (**calage au stroboscope pour moteur MGB 12° avant PMH à 600 trs/mn**).
- › Les repères doivent paraître fixes et alignés sur la valeur choisie, sinon, moteur en marche, tourner l'allumeur jusqu'à l'alignement, puis serrer le collier de l'allumeur.



NB : sur les Séries T équipées du moteur XPAG, il était préconisé, à l'origine, une avance nulle à l'allumage. Avec les carburants modernes, il est prudent de la régler entre 5 et 10°.

Attention cette manœuvre n'est pas très aisée sur nos MG, le repère fixe étant souvent situé en bas du moteur. Vérifier que le fil de la lampe évite bien la courroie de ventilateur !

L'avance à dépression : le correcteur à dépression agit en fonction de la charge du moteur, en diminuant l'avance quand la charge augmente. La dépression régnant dans le collecteur d'admission est inversement proportionnelle à la charge du moteur. Quand le papillon des gaz est grand ouvert, la dépression est faible et le dispositif modifie légèrement la position de la platine portant le rupteur.

L'avance centrifuge : Quand la vitesse de rotation du moteur augmente, des masselottes situées dans le corps de l'allumeur s'écartent et décalent l'arbre de commande de quelques degrés, augmentant ainsi l'avance (elle agit à partir de 500 t/mn).

Attention, si l'on donne trop d'avance à l'allumage, l'explosion commencera avant le PMH, et la fin de la remontée du piston sera freinée par l'explosion. En plus de perdre énormément de puissance, ce phénomène abîme prématurément le moteur, c'est le cliquetis.



On peut résumer l'impact d'un mauvais réglage d'avance selon la règle suivante :

- › **Avance insuffisante :** le rendement du moteur s'écroule, la puissance et le couple diminuent et le moteur chauffe de façon anormale. Lorsque l'allumage est tardif, le point de pression et de température maxi dans le cylindre est obtenu alors que le piston est déjà en phase de descente ; dans ce cas, il a découvert une surface de cylindre importante, par où s'échappe une partie de l'énergie libérée lors de la combustion. Elle se dissipe en chaleur dans la paroi du cylindre. L'énergie consommée sera la même qu'avec une avance bien réglée, mais la puissance fournie sera beaucoup plus faible.
- › **Avance trop importante :** dans ce cas, la montée en pression est trop élevée, ce qui génère des auto-allumages du mélange carburé, au lieu d'avoir une progression normale du front de flamme. Cela génère deux types de cliquetis :
 - **Cliquetis à bas régime**, facilement audible, qui provient des chocs mécaniques engendrés par les auto-allumages. Ce cliquetis est gênant mais pas immédiatement destructeur,
 - **Cliquetis à haut régime**, inaudible mais destructeur pour le piston. Cela génère des pistons percés.

Dépannages

Premier diagnostic

Si votre fidèle MG refuse de démarrer, on va dire pour faire simple que c'est un souci soit de **carburation**, soit d'**allumage**.

Dans le cas qui nous intéresse et pour vérifier que le courant arrive bien aux bougies il suffit, en vous protégeant d'un chiffon sec :

- > de débrancher l'un des fils de bougie, de le mettre à la masse après avoir fait glisser le capuchon isolant,
- > ou de raccorder une bougie de rechange et de la mettre en contact avec le bloc moteur. Actionner brièvement le démarreur, une **étincelle doit jaillir**.

1^{er} cas : l'étincelle jaillit au bout du fil des bougies

Il faut démonter et **vérifier l'état des bougies**, ne pas oublier de repérer l'ordre des fils pour ne pas se tromper au remontage (rappel de l'ordre d'allumage 1.3.4.2). Pour rebrancher les fils dans le bon ordre, n'oubliez pas que le distributeur tourne dans le sens antihoraire ! L'état des bougies vous renseigne sur le réglage et la carburation du moteur. Généralement nos MG sont équipées de deux carburateurs, chacun alimente 2 cylindres, (1-2) et (3-4). L'aspect des bougies correspond au réglage de chaque carburateur, il doit être semblable et d'une couleur dite « chocolat », sinon reprendre le réglage de la carburation.

La durée d'utilisation d'une bougie est de 10 000 à 20 000 km environ. Pour remplacer vos bougies, respecter les préconisations. Pour MGA et MGB, les bougies NGK BP6ES sont bien adaptées.

2^{ème} cas : l'étincelle ne jaillit pas au bout du fil des bougies

Côté allumeur, débrancher le fil central qui le relie à la bobine, l'approcher de la masse du moteur, actionner le démarreur. **Vous devez obtenir une étincelle**. Si ce deuxième test est concluant, c'est **le doigt d'allumeur** ou **les contacts de la tête d'allumeur** qui sont en cause, nettoyer les contacts ou remplacer les pièces.

Il peut également s'agir d'un fil débranché ou coupé, soit entre la batterie et la bobine, soit entre la bobine et l'allumeur.

3^{ème} cas : l'étincelle ne jaillit pas au bout du fil de la bobine

S'il n'y a pas d'étincelle, la panne se situe au niveau de **la bobine d'allumage, du rupteur** ou **du condensateur**.

On vérifie l'alimentation de la bobine en branchant une lampe témoin entre la borne (+) de la bobine qui reçoit l'alimentation du contact et la masse.

- > Mettre le contact ; **si la lampe s'allume, la bobine est bien alimentée**,
- > Sinon il faut vérifier que le courant traverse la bobine pour s'assurer qu'elle n'est pas en court-circuit (**phénomène qui apparaît à chaud quand la bobine est mal adaptée**),
- > Brancher la lampe témoin entre la borne (-) de la bobine qui est reliée à l'allumeur et la masse ; si la lampe s'allume, la bobine n'est pas en cause, sinon remplacer la bobine.

Si la bobine est ok, il faut maintenant s'intéresser au rupteur :

- > Enlever le couvercle du distributeur et ôter le rotor (doigt de distribution),
- > Faire tourner le moteur en bougeant la voiture après avoir enclenché la 4^{ème} vitesse jusqu'à ce que les contacts du rupteur soient fermés,
- > Raccorder une extrémité de la lampe témoin, sur la borne du distributeur qui arrive de la bobine, et l'autre, à la masse. **La lampe doit être allumée quand le contact est ouvert**, et éteinte quand il est fermé. Si elle reste allumée en permanence, les contacts peuvent être encrassés ou s'être déréglés.

Pièces de rechange à emporter impérativement :

Tête d'allumeur avec le rotor (doigt d'allumeur), contact (vis platinées), condensateur, bobine et bougies.



Les outils

- 1 Lampe témoin
- 2 Jauge d'épaisseur
- 3 Lampe stroboscopique

Profitez de la période hivernale pour effectuer l'entretien et vérifier les réglages de vos autos.
« Un bon réglage d'allumage est vital pour votre moteur »

Bernard Joubert



**Bonjour à toutes et à tous.
« Y'a de la joie ! »**

L'année 2022 est en train de tirer sa révérence...

Après l'apathie imposée par deux années de pandémie, 2021 a permis le redémarrage en régions, illustré par le succès des MG Days à Vichy.

En 2022, le rythme s'est accéléré, entraîné par les 60 ans de la MGB à Beaune et les MG Days régionaux. Dans les régions ce ne sont pas moins de 58 rallyes, réunissant 784 voitures, mais aussi 16 salons, des rassemblements, des rencontres multi-marques et des dîners (15 en Île de France) qui se sont déroulés.

Avec aussi des changements parmi les équipes d'animateurs ; ainsi il nous est donné de remercier pour son engagement Cyril Schoemaeker qui vient de quitter les Hauts de France et laisse la place à

Isabelle Georges et à Joël Robin que nous accueillons chaleureusement.

Enfin, ça y est, « Y'a de la joie » ! Car c'est bien ce dont notre époque, biberonnée de sinistrose par des pères (et mères) fouettards médiatisés, manque le plus et c'est justement ce qu'un club associatif comme le MGCF est le plus à même de distiller. Et voilà un bel objectif pour 2023 : la Joie ! La joie de se retrouver, d'échanger et de partager, d'avoir une passion, certes mal odorante, parfois onéreuse voire un peu polluante et sujette aux caprices (paraît-il), mais tellement nécessaire !

Nos 36 animateurs régionaux y travaillent déjà. Aux côtés des événements majeurs que sont Les MG Days/Centenaire de la marque, le centenaire des 24 Heures du Mans et l'European Event au Danemark, leurs premières propositions s'affichent au calendrier prévisionnel 2023, avec 12 salons

et 16 rallyes de week-end. Les sorties, rassemblements et dîners viendront s'inscrire aux calendriers régionaux. Ces calendriers seront mis en place, updatés en permanence, et à consulter sur notre site.

Certes, nul ne peut nier la réalité de la dégradation économique, ni celle des contraintes administratives et environnementales. Cela ne fait qu'imposer encore plus de rigueur dans le montage de nos activités, avec un ciblage réaliste et une offre adaptée.

En attendant le plaisir de vous retrouver au hasard de nos sorties, salons et rassemblements, je vous souhaite « Bonne route » !

Avec toute mon amitié !

**Jean-Luc Lachaux
Vice-président en charge des régions**



**Rallye des Vins de Mâcon 1989
Éric Pérou et son MGA
s'envolent vers la victoire**

**ATELIER Éric Pérou
AUTOMOBILES DE COLLECTION**

37320 LOUANS
Tel : 02 47 92 89 89
Port : 06 62 61 89 89
Mail : perou.eric@orange.fr

CALENDRIER PRÉVISIONNEL 2023

Ce calendrier est prévisionnel et certains événements/dates sont susceptibles de changer.

Il faudra suivre la mise à jour des informations sur le site internet du club <https://www.mgclubdefrance.com/calendrier/calendrier-2023> (le calendrier sera mis en ligne courant décembre) ou prendre contact avec les organisateurs.

Janvier	
28 et 29 janvier	Région Centre-Val de Loire : Salon Rétroméga à Romorantin - Stand MGCF Contact : Guy Falq • centre@mgclubdefrance.com
Février	
1 ^{er} au 5 février	Région Île-de-France : 47 ^{ème} salon Rétromobile porte de Versailles à Paris - Stand MGCF Site web : http://www.retromobile.com Contacts : Patrick Crinière • patrick.criniere@mgclubdefrance.com Alain Dutrève • alain.dutreve@mgclubdefrance.com
2 février	Assemblée Générale du MGCF, à Paris Contacts : Denis Vasdeboncoeur • denis.vasdeboncoeur@mgclubdefrance.com Christian Lissot • christian.lissot@mgclubdefrance.com
18 et 19 février	Région Languedoc-Roussillon : Automoto Retro Prestige et Collection à Nîmes - Stand MGCF Site web : http://www.retro-organisation.com Contact : Roger Bardelot • roger.bardelot@mgclubdefrance.com
Mars	
4 et 5 mars	Région Champagne - Ardenne : 35 ^{ème} salon de Reims - Stand MGCF Site web : http://www.bce-reims.com/bce.htm Contact : Patrick Manceaux • patrick.manceaux61@gmail.com
24 au 26 mars	Région PACA - Corse : salon Motor Passion à Avignon - Stand MGCF Contact : Jean-Pierre Martin • jp.martin@mgclubdefrance.com
Avril	
1 ^{er} et 2 avril	Région Maine et Touraine : salon Auto Moto Rétro du Mans - Stand MGCF Contact : Bruno Renier • bruno.renier@mgclubdefrance.com
1 ^{er} et 2 avril	Région Poitou-Charentes : rallye en région niortaise Contact : André Lefèvre • lefevreandre17@outlook.fr
1 ^{er} et 2 avril (à confirmer)	Région Île-de-France : rallye « Lever de Rideau » Contact : Alain Dutrève • alain.dutreve@mgclubdefrance.com
15 et 16 avril	Région Midi-Pyrénées : rallye Jardins et Châteaux dans le Gers Contact : Jean-François Cazenave • midipyrenees@mgclubdefrance.com
29 et 30 avril	Région Maine et Touraine : Classic Days à Magny-Cours Contact : Gilles Coty • bourgogne@mgclubdefrance.com
29 avril au 1 ^{er} mai	Région Rhône-Alpes : rallye Ardèche Sud Contact : Jocelyne Denis • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com
Mai	
7 au 10 mai	Région Pays de la Loire : rallye « La Ruée vers l'Huitre » 10 ^{ème} édition Contact : Jean-Marc Bourson • jeanmarcbourson@orange.fr
25 et 26 mai	Région Bourgogne : post-circuit auxerrois Contact : Gilles Coty • bourgogne@mgclubdefrance.com
26 au 28 mai	Région Rhône Alpes : Salon Auto Val N7 à Valence Contact : Jocelyne Denis • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com
Juin	
1 ^{er} au 4 juin	MG Days internationaux - Centenaire MG à Epernay  Contact : mgday@mgclubdefrance.com
20 au 25 juin	Région Auvergne : 14 ^{ème} rallye des Vaches Rouges Contact : Gilles Dumazet • gilles.dumazet@mgclubdefrance.com
29 juin au 2 juillet	Région Maine et Touraine : Le Mans Classic 11 ^{ème} édition - Centenaire des 24 Heures du Mans – Accueil, parking, diner MG Contact : Bruno Renier • bruno.renier@mgclubdefrance.com
Juin	
17 et 18 juin	Région PACA-Corse : rallye PACA (Jean-Paul Hautain Nélis) Contact : Jean-Pierre Martin • jp.martin@mgclubdefrance.com
Juillet	
Date à définir	Région Rhône-Alpes : 3 ^{ème} rallye touristique des deux Thierry « La Forézienne » Contacts : Thierry Bourdois • thierry.bourdois@orange.fr Thierry Cherpin • thierry.cherpin@live.fr
Août	
2 au 6 août	MG EVENT au Danemark sur l'île de Funen  Contact : https://mgcc.dk/europeanevent2023/
31 août au 4 ou 6 septembre (date à confirmer)	Registres : rallye des avant-guerre et Série T en Aveyron Contact : Alain Dutrève • alain.dutreve@mgclubdefrance.com
Septembre	
8 au 10 septembre	Région Midi-Pyrénées : salon Retro Classic de Toulouse – Stand MGCF Contact : Jean-François Cazenave • midipyrenees@mgclubdefrance.com
9 et 10 septembre	Région IDF : rallye de « L'Aiguille Creuse » Contact : Jean-Luc Lachaux • jeanluc.lachaux@mgclubdefrance.com
15 au 17 septembre	Région Nouvelle Aquitaine : un Weekend MG aux Remparts d'Angoulême 2023 - Plateau MG  Contact : André Lefèvre • lefevreandre17@outlook.fr
16 et 17 septembre	Région Normandie : salon Auto-Moto-Rétro de Rouen - Stand MGCF Contact : Alain Danoy • alain.danoy@mgclubdefrance.com
16 et 17 septembre	Région Bourgogne : rallye en Chablis Contact : Gilles Coty • bourgogne@mgclubdefrance.com
21 au 24 septembre	Région Bretagne : rallye de Bretagne Contacts : Chantal et Philippe Ansoult • philippe.ansoult@mgclubdefrance.com
23 et 24 septembre	Région Midi-Pyrénées : rallye des Pigeonniers du Quercy Contact : Jean-François Cazenave • midipyrenees@mgclubdefrance.com
28 septembre au 1 ^{er} octobre	Registres : rallye des 50 ans de la MGB GT V8 et des 30 ans de la RV8 Contact : Philippe Paillas • philippe.paillas@mgclubdefrance.com
Octobre	
7 et 8 octobre	Région Rhône-Alpes : Les Automnales Contact : Gilles Dumazet • gilles.dumazet@mgclubdefrance.com
8 au 10 octobre	Région midi-pyrénées : 6 ^{ème} salon Auto Moto Classic à Toulouse Contact : Jean-François Cazenave • midipyrenees@mgclubdefrance.com
date à confirmer	Région Alsace : salon Auto Moto Classic à Strasbourg
Novembre	
4 et 5 novembre	Région Rhône-Alpes : salon Epoqu' Auto à Lyon - Stand MGCF Contact : Jocelyne Denis • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com
Décembre	
2 et 3 décembre	Région Rhône-Alpes : salon Auto Rétro Chambéry - Stand MGCF Contact : Jocelyne Denis • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com



Retrouvez le calendrier et les comptes rendus détaillés des sorties sur le site www.mgclubdefrance.com

LES ANIMATEURS RÉGIONAUX DU MGCF

Secteur	Régions	Départements	Animateur	Adresse	Téléphone
Nord	Alsace	67 68	Régis Davard Pascal Wendel	67160 Wissembourg • rs.davard@wanadoo.fr 67160 Altenstadt • pascalwendelmg@gmail.com	06 63 39 20 30 06 86 57 87 45
	Champagne-Ardenne	08 10 51 52	Patrick Manceaux	51500 Rilly-la-Montagne • patrick.manceaux61@gmail.com	06 18 60 05 72
	Hauts-de-France	02 59 62 80	Isabelle Georges Joel Robin (Belgique)	59240 Dunkerque • isabelle.d.georges@gmail.com B4367 Crisnee (Belgique) • joel.robin@fidrobin.be	06 80 16 72 65 0032 475801466
	Lorraine	54 55 57 88	Jean Jachniewicz	54220 Malzeville • jean.jachniewicz@wanadoo.fr	03 83 20 60 06 06 87 66 90 87
	Normandie	14 50 61 27 76	Alain Danoy (Coordinateur du secteur Nord) Christophe Maron	14270 Ecajeul • alain.danoy@mgclubdefrance.com 27120 Fontaine-sur-Jouy christophe.maron@mgclubdefrance	02 31 20 11 34 06 29 36 72 02
Île-de-France	Île-de-France	94	Philippe Paillas (Coordinateur secteur Ile-de-France)	94340 Joinville-le-Pont • philippe.paillas@mgclubdefrance.com	01 79 56 53 37 06 72 20 79 26
		75	Philippe Paillas (acting)		
		77	Claude Enzer	77700 Coupvray • claude.enzer@mgclubdefrance.com	06 70 61 37 83
		78	Jean-Michel Enguialle	78320 Le Mesnil Saint Denis jeanmichel.enguialle@mgclubdefrance.com	06 16 06 14 68
		91	Alain Dutrève Philippe Reck	91270 Vigneux-sur-Seine • alain.dutreve@mgclubdefrance.com 91210 Draveil • philippe.reck@mgclubdefrance.com	06 07 18 10 27 06 18 97 08 82
		92	Philippe Paillas (acting)		
		93	Fabrice Cavanna	93110 Rosny-sous-Bois • fabrice.cavanna@mgclubdefrance.com	06 44 07 54 81
		95 60	Jean-Luc Lachaux	60300 Apremont • jeanluc.lachaux@mgclubdefrance.com	06 44 74 19 52
Est et Sud-Est	Auvergne	03 15 43 63	Gilles Dumazet Eliane Liabeuf	03110 Saint-Pont • gilles.dumazet@mgclubdefrance.com 03110 Vendat • eliane.liabeuf@mgclubdefrance.com	06 80 00 48 91 06 88 15 64 51
	Bourgogne	21 58 71 89	Gilles Coty	89000 Auxerre • bourgogne@mgclubdefrance.com	06 71 95 37 03
	Franche-Comté	25 39 70 90	Claude Chegnion	25000 Besançon • chegnion@orange.fr	06 07 83 80 21
	PACA-Corse	04 05 06 13 83 84 20	Jean-Pierre Martin Dominique Amodru	06140 Vence • jp.martin@mgclubdefrance.com 13340 Rognac • dominique.amodru@mgclubdefrance.com	06 33 43 34 86 06 07 10 87 88
	Rhône-Alpes	01 38 73 74 07 26 42 69	Jocelyne Denis (Coordinatrice secteur Est et Sud Est) Stéphanie Portal	42400 Saint-Chamond • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com 1207 Genève (Suisse) • stephanie.portal@mgclubdefrance.com	06 09 41 51 83 0041 793682004
Centre et Ouest	Bretagne	22 29 35 56	Philippe et Chantal Ansoult Jean-Yves Desmoulières	29920 Nevez • philippe.ansoult@mgclubdefrance.com 56000 Vannes • jeanyves.desmoulieres@mgclubdefrance.com	06 61 54 19 60 06 07 94 55 13
	Centre-Val de Loire	18 28 36 41 45	Guy Falq Michel Turpin	41600 Chaumont-sur-Tharonne • centre@mgclubdefrance.com 45240 La Ferté-Saint-Aubin • michel.turpin@mgclubdefrance.com	06 80 27 44 89 06 22 77 39 87
	Maine et Touraine	72 37 53	Bruno Renier	72270 Mezeray • bruno.renier@mgclubdefrance.com	07 85 57 88 49
	Pays de la Loire	44 49 85	Jean Cesbron (Coordinateur secteur Centre et Ouest) Jean-Marc et Dany Bourson	44120 Vertou • jean.cesbron@mgclubdefrance.com 85330 Noirmoutier • jeanmarcbourson@orange.fr	02 40 33 09 23 02 51 93 54 20
Sud Ouest	Aquitaine	24 33 40 47 64	Bernard Joubert (Coordinateur secteur Sud Ouest) Françoise Hagenaers	33360 Latresne • bernard.joubert@mgclubdefrance.com 33820 Saint Caprais de Blaye • hageners@gmail.com	06 76 96 56 76 06 07 88 13 95
	Languedoc-Roussillon	11 30 34 48 66	Roger Bardelot	30250 Aujargues • roger.bardelot@mgclubdefrance.com	04 66 93 88 89
	Limousin	19 23 87	André Pascaud	19630 Malemort • andre.pascaud@mgclubdefrance.com	07 83 68 82 82
	Midi-Pyrénées	09 12 31 32 46 65 81 82	Jean-François Cazenave	46600 Martel • midipyrenees@mgclubdefrance.com	06 11 98 07 68
	Poitou-Charentes	16 17 79 86	André Lefèvre	17170 Courçon d'Aunis • lefevreandre17@outlook.fr	06 09 48 68 86

2 au 4 septembre • Région Normandie : La Normandine 2022 Rallye « Le Tour du Cotentin »

Après deux reports, l'édition 2022 de la Normandine a rassemblé 16 équipages qui se sont retrouvés à l'hostellerie du château de Bricquebec.

Le samedi matin, de très belles petites routes nous conduisent à la maison de Jacques Prévert, près du cap de la Hague, puis à Port-Racine, le plus petit port de France. L'après-midi, superbe périple, ponctué de haltes sur ce littoral du Cotentin qui, par endroits, fait penser à l'Irlande. Nous découvrons également Barneville-Carteret, un moulin à vent et une biscuiterie dont la façade décorée vaut le détour, avant de rejoindre Saint-Vaast-

la-Hogue pour la soirée.

Le lendemain matin, direction le port où nous empruntons le bateau pour nous rendre en roulant (et oui, il roule ou navigue selon la marée) sur l'île de Tatihou. Nous reprenons le volant pour longer la côte en passant par le port de Barfleur puis le phare de Gatteville, avant le déjeuner final, au cours duquel Alain récompense l'équipage le plus



éloigné ainsi que celui possédant la MG la plus ancienne.

Alain et Christophe ainsi que vos épouses, nous vous remercions très sincèrement pour cette Normandine 2022 qui fut une vraie réussite.

Organisé par Alain Danoy • D'après le récit de Carole et Jean-Marie Guivarch.

9 au 13 septembre • Région Centre : Le 8^{ème} petit Solognot « Sur le chemin de St Jacques de Compostelle entre Aveyron et Cévennes »

Nous étions 28 équipages à nous retrouver à Saint-Geniez-d'Olt, le vendredi 9 septembre pour la 4^{ème} édition en Aveyron, et peut-être le dernier rallye organisé par Annie et Guy Falq. Le samedi matin, nous traversons le plateau de l'Aubrac et visitons le château de La Baume en Lozère, surnommé le « Versailles du Gévaudan », avant de déguster le célèbre aligot au son de l'accordéon. L'après-midi, escale à la cascade de Déroc, puis à la fontaine de Bramaloup pour une dégustation de... gentiane avant de revenir à Saint-Geniez-d'Olt pour le pot de bienvenue offert par le maire de la ville.

Le dimanche, départ pour le Causse noir proche de Millau. Déjeuner à Maubert, puis visite en petit train du plus grand

chaos rocheux d'Europe à Montpellier-le-Vieux.

Le lundi, direction l'aire du viaduc de Millau, pour une visite offrant des vues imprenables sur l'ouvrage de tous les records. Déjeuner dans les gorges de la Jonte. Retour vers Saint-Geniez-d'Olt par Sainte-Enimie, le causse Méjean, les gorges du Tarn, le causse Sauveterre et la vallée du Lot.



Clap de fin avec la traditionnelle soirée de gala, chargée de beaucoup d'émotion. L'occasion pour tous les participants de remercier Annie et Guy pour cette belle édition et toutes celles qui l'ont précédée.

Organisation : Annie et Guy Falq • D'après un récit de Véronique Séjalon-Moureaux.

9 au 11 septembre • Région : Salon toulousain

La 5^{ème} édition du salon toulousain s'est déroulée du 9 au 11 septembre dernier, attirant 17 000 visiteurs, soit 15 % de plus par rapport à 2021, et 20 % d'exposants supplémentaires. 1 000 véhicules de collection venaient remplir l'esplanade.

Le stand MGCF présentait la B de 1962 de François, pour les 60 ans de la MGB, et la TF 2002 d'Alain pour marquer les 20 ans de ce modèle.

Des baptêmes en Ferrari, une vente d'une quarantaine de véhicules d'occasion de particulier à particulier et le thème d'exposition de véhicules de film ont complété l'attrait de ce salon.

Merci à François et Alain pour le prêt de leurs MG d'anniversaire mais aussi à Pierre, Bernard, Alain, Vincent, Frantz, Sylvie, Joëlle, Sébastien, Jean-Marc



pour leur soutien pendant cet événement. Rendez-vous pour la 6^{ème} édition du 8 au 10 septembre 2023

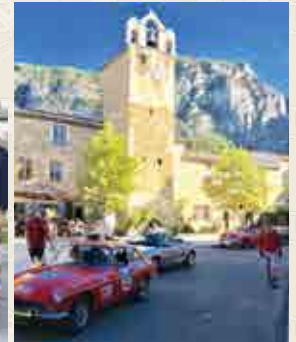
Organisation pour le club et récit : Jean-François Cazenave.

9 au 11 septembre • Région PACA-Corse : Rallye Alpes Méditerranée : De la Drôme provençale au Vercors

Le vendredi matin, nos onze équipages se lancent sur les routes de la Drôme provençale. Nous traversons les villages de Mirabel-les-Baronnies, Nyons, Remuzat où le soleil revient, puis continuons vers le Diois pour déjeuner dans un ancien relais datant de 1836.

Après le déjeuner, direction le Vercors par le col du Rousset (1 254 m). Haltes à Vassieux-en-Vercors, puis à La Chapelle-en-Vercors avant de rejoindre Villard-de-Lans où nous passons notre première nuit au « Grand Hôtel de Paris ».

L'itinéraire du samedi dans les fameuses gorges de la Bourne est grandiose : route impressionnante taillée dans la falaise, succession de points de vue vertigineux, visite des grottes de Choranche. Au déjeuner, surprise ! Dani Lary, célèbre illusionniste, nous y attend pour fêter son anniversaire (voir encadré). Nous repre-



nous ensuite la route direction Crest, pour notre seconde soirée à l'hôtel « La Saleine ».

Le dimanche, retour dans la Drôme par la route touristique du Picodon. Traversée de la forêt de Saou, pour rejoindre les villages de Saou, Le Poët-Célar, la cité médiévale de Bourdeaux et Dieulefit, capitale du Picodon.

Nous terminons notre parcours par un déjeuner à la Ferme Chapouton, ancienne bâtisse de 1760 tenue par le chef étoilé Julien Allano, suivi de la visite du château de Grignan.



Un grand merci aux organisateurs et aux participants de ce merveilleux rallye de 400 km, où découvertes, surprises, humour et convivialité étaient au rendez-vous.

Rencontre avec Dani Lary

Lors de notre rallye, la MGB de notre ami Michel Karaghiosian tombe malheureusement en panne électrique (problème d'allumage) près de La Chapelle-en-Vercors. Solidarité oblige, certains participants se portent à son secours, mais impossible de dépanner. Assistance, rapatriement de la voiture mais notre ami Michel peut aussi compter sur un autre participant pour continuer la sortie comme copilote.

L'histoire ne s'arrête pas là, une surprise était prévue à notre restaurant le samedi midi, La rencontre avec Dani Lary, c'était la surprise de la journée prévue au programme !

Pour ceux qui ne le connaissent pas, Dani Lary est un célèbre illusionniste connu notamment pour ses participations aux émissions de Patrick Sébastien Le Plus Grand Cabaret du monde. Il a aussi la

particularité d'imaginer et de fabriquer tous ses décors et appareils d'illusion.

Dani est passionné et possesseur de plusieurs véhicules de collection, à table on lui relate la mésaventure de Michel et il nous annonce sans hésiter être prêt à faire rapatrier la voiture chez lui et faire le nécessaire avec son électricien pour la réparer.

Le véhicule sera donc rapatrié chez Dani Lary en début de semaine (au moment du récit, les pièces sont en commande, espérons que notre ami Michel reprenne vite possession de sa voiture).

Nous avons eu la chance ensuite de pouvoir rentrer dans l'univers magique et la salle de spectacle où Dani Lary n'a pas oublié de nous faire quelques tours de magie. Nous sommes tous repartis émerveillés et enchantés des bons moments passés avec lui mais aussi par sa gentillesse en proposant spontanément ses services..

Un grand merci à Dani Lary de la part du MG Club de France



Dani Lary au restaurant fête son anniversaire



Michel et sa MGB

Organisation et récit : Dominique Amodru.

25 ans de Passion

Spécialiste Automobile de Collection Anglaise

Restauration & Entretien
Assistance sur Rallyes
Atelier de Carrosserie & Peinture
Recherche voiture Projet Restauration

Classic Garage
18 bis allée de la Mare Jacob
91290 LA NORVILLE
Site web : www.classicgarage.fr

Tel : 01.64.92.04.93
01.78.83.48.75
Port : 06.11.25.38.69
Fax : 01.64.92.07.58
Email : classicgarage@hotmail.fr

10 et 11 septembre • Région Alsace : Rallye Kougelpopf'run

Ce « retour aux sources », en référence aux premières éditions du Kougelpopf'run, a réuni 17 équipages sur un parcours mêlant vignobles alsaciens et montagnes vosgiennes. Français, Belges, Suisses, Allemands et même Australiens y ont participé, au volant de leurs MGB, GT, MGA, TF et une magnifique MG Y Tourer de 1949.

Par une matinée pluvieuse, nous avons pris le départ au golf d'Ammerschwir en direction de Kaysersberg avant de rejoindre la route des Crêtes. Traversée de la Bresse, pause au lac de Kruth avant d'arriver au restaurant la Fabrique, ancien haut-lieu du textile alsacien. Après le repas, le soleil a éclairé notre visite guidée de l'écomusée du textile. Nous avons

repris la route en direction de Gérardmer, pour rejoindre notre étape du soir.

Le soleil, au rendez-vous le lendemain matin, a permis de décapoter les voitures et de profiter des vues époustouflantes : les cols de la Schlucht, du Wettstein, du Linge, les trois-épis, Niedermorschwihr, et enfin Turckheim pour une visite guidée.

Merci à Pascal et Régis pour leur organisation aux petits oignons, pour leur roadbook proche de la perfection, et pour nous permettre de partager ces bons moments : vivement la prochaine édition...



Organisation par Régis Davard et Pascal Wendel • D'après un récit de Christelle et Thierry Troestler.

10 et 11 septembre • Région Bourgogne : Métropolitaine à Troyes

La Métropolitaine est un montage unique entre trois associations : Les 48h de Troyes, Kiwanis et MGCF, entre quatre agglomérations : Troyes, Sens, Chaumont et Auxerre, le tout chapeauté par le Pôle Métropolitaine Bourgogne-Sud Champagne,

Le top départ fut donné samedi à 14h au centre-ville d'Auxerre afin de rassembler les 40 équipages inscrits : 9 MG (Midget, B et TF) et autres anglaises, des marques françaises, italiennes et allemandes. Ce convoi hétéroclite défila dans les rues d'Auxerre pour rejoindre l'Abbaye Saint-Germain d'Auxerre.

17h30, tirage de la tombola (au profit de l'association Maxime+ qui œuvre pour les

enfants malades) : l'heureuse gagnante d'une Dauphine de 1960 est désignée. C'est le moment de profiter de l'apéritif dînatoire offert par l'agglomération de l'Auxerrois.

Départ du rallye le dimanche matin ; notre convoi augmenté de la Dauphine a parcouru 110 km de petites routes jusqu'au parc du château de Menois, au sud de Troyes, où se sont tenues les festivités des 48 Heures Européennes d'Automobiles Anciennes : ventes aux enchères, concours d'élégance, exposition. Un buffet offert par le Pôle Métropolitain a clôturé ce week-end inédit qui ne demande qu'à être renouvelé...



Merci à tous les élus, organisateurs et participants pour leur disponibilité et aux mécaniques pour leur fiabilité !



Organisation pour le club et récit : Gilles Coty.

17 et 18 septembre • Région Midi-Pyrénées : Le « Rallye du Roquefort » Rallye PACA - Queyras

Afin de contenter tous les participants, ce sont deux points de rendez-vous qui ont permis de se retrouver pour rouler ensemble sur la magnifique route sinueuse des gorges du Tarn qui se déroule sur les trois départements : le Tarn, l'Aveyron et pour finir en Lozère.

Après un sympathique déjeuner à Saint-Affrique, le convoi était au complet pour aller admirer le viaduc de Millau le samedi après-midi. De là, ce sont les falaises des gorges

du Tarn qui nous ont accompagnés avec leurs virages et tunnels jusqu'à l'auberge de la cascade à Sainte-Enimie, pour y passer la soirée.

Le lendemain, nous reprenions les 30 km de gorges dans l'autre sens pour rejoindre les caves de Roquefort avec visite, dégustation et achats de fromages avant de déjeuner au Combalou.



Nous nous sommes quittés après le repas, toujours sous un très beau temps, en se promettant de refaire cette balade une prochaine fois tellement c'était superbe.

Organisation et récit : Jean-François Cazenave.

17 et 18 septembre • Région Normandie : Salon Auto-Moto-Rétro de Rouen

C'est au parc des expositions de Rouen que le salon s'est déroulé et où 24 000 passionnés étaient attendus. Cette manifestation a commencé le vendredi par une parade dans les rues de Rouen au cours de laquelle la MGA de Christophe Darras représentait notre marque. Le samedi et le dimanche, nous étions tous prêts à accueillir les visiteurs sur notre stand avec - pour les 60 ans de la MGB - la MGB GT de Pascal Schretlen et la MGB cab de

Christophe Darras. Jean-Claude Masurier, quant à lui, nous avait déposé sa splendide MG TD. Ces deux journées nous ont permis de parler avec nos visiteurs de technique, de sorties et aussi de l'intérêt de venir nous rejoindre au Club MG.

Nous remercions Pascal, Christophe et Jean-Claude pour le prêt de leurs MG, mais aussi Jean-Pierre, Jean-Paul, Christophe et Alain pour leur soutien pendant cet événement.



Organisation pour le club et récit : Christophe Maron.

22 au 25 septembre • Bretagne : Rallye des Marches de Bretagne

Jeudi 22 : accueil à Chateaubourg dans un superbe parc avant un dîner où nous nous présentons, pour faire la surprise à nos GO, vêtus de marinières, Bretagne oblige !

Vendredi 23 : départ en direction du château de la Foltière où nous arrivons pour un déjeuner à la gastronomie écologique, privilégiant les circuits courts. L'après-midi, visite guidée très instructive du parc botanique et ses 24 jardins thématiques. Sur le chemin du retour, arrêt à la Grange aux 2cv : un atelier atypique et un personnage hors du commun. Samedi 24 : sous un soleil timide, nous faisons route vers le château des Pères, mêlant ancien et moderne, puis au Dolmen de la Roche aux fées. Nous déjeunons à Vitré

avant de suivre un guide passionnant en ville. Pour la soirée de gala, Chantal et Philippe nous ont réservé une surprise avec la présence d'un magicien alternant tours de toutes sortes.

Dimanche 25 septembre : après une alerte sans frais sur une MGA (pot d'échappement bouché suite à une malencontreuse marche arrière dans le talus !), c'est enfin le départ en direction de Combourg, Dol-de-Bretagne, Cancale et ses spécialités locales à la ferme ostréicole de Nielles.

Merci à Chantal et Philippe Ansoult qui viennent



de reprendre brillamment le flambeau de la région Bretagne, Une certitude : le MG Club est toujours un club où il fait bon vivre.



Organisé par Chantal et Philippe Ansoult • D'après le récit de Bernard Ricordeau.

23 au 25 Septembre • Région Rhône-Alpes : Rallye du Vivarais

Du 23 au 25 septembre, nous avons sillonné les petites routes entre les vignes et les châtaigniers, ponctuées de nombreux belvédères, d'étapes gustatives, de découvertes patrimoniales.

Vendredi, en route vers la Drôme des collines : découverte géologique des « Roches qui Dansent », un site composé d'énormes blocs de grès, puis les vignobles de l'Hermitage et du Crozes Hermitage, la cave Ferraton pour une dégustation des crus locaux. Samedi, nous découvrons les gorges du Doux, embarqués sur une locomotive de 1902. Retour en voiture pour

les visites de Boucieu-le-Roi et d'une ferme de châtaigniers (entreprise familiale) où l'on nous explique la transformation de la châtaigne. La journée se termine avec le Vercors en toile de fond.

Dimanche, notre périple nous conduit plus au sud sur les coteaux, puis descente vers Chateaubourg et une fin de virée en Vivarais autour d'une excellente table.

Un grand merci à Janine et Thierry pour cette première organisation très réussie.



Organisé par Janine et Thierry Suchier • D'après le récit de Françoise Zeltz Ubertino.

24 et 25 septembre • Entente Cordiale : 14^{ème} édition organisée par le MG Club de France - Région Auvergne

L'Entente Cordiale est l'occasion annuelle de rencontrer les amateurs de toutes les belles anglaises et de partager avec eux notre passion commune.

L'organisation était confiée cette année au MGCF et dès vendredi soir, 40 équipages débarquent à l'Hôtel de Paris au centre de Moulins : des Triumph, Spridget, Sunbeam, BMC 1100/1300, Rover, Austin Healey et bien sûr des MG, correspondant à l'objectif de cette rencontre.

Samedi matin sous le soleil, découverte de l'Abbatiale de Souvigny, nécropole des rois de Bourbon. Déjeuner dans un charmant

troquet en lisière de la forêt de Tronçais avant le « Street Art City » à Lurcy-Lévis, véritable galerie d'art à ciel ouvert et je vous encourage à aller voir cette effervescence créative ; puis dîner dans la chapelle attenante à l'hôtel.

Sous la pluie dominicale, nous sommes mis à l'abri dans l'église de Saint-Menoux où le « débredinoire » vous guérit de la folie ! Retour vers Moulins pour la fabuleuse exposition Molière à l'Observatoire National des Costumes de Scène.



Bravo et merci à Gilles qui a tout organisé avec tant de brio.

Organisé pour le club par Gilles Dumazet • D'après le récit d'Annie Castagné.

8 et 9 Octobre • Région Auvergne : Les Automnales 2022

Samedi 8 octobre, 15 équipages se sont retrouvés à Roffiac, pour la 9^{ème} sortie des Automnales organisée par l'équipe auvergnate avec la visite, en matinée, du château du Sailhant qui trône sur un spectaculaire éperon basaltique. L'après-midi, passage par le col de Prat-de-Bouc (altitude 1.392 m), puis Pierrefort et ses toits de lauze, avant une longue descente vers la Truyère surplombée par l'élégant viaduc Eiffel de Garabit. Nous avons rejoint la ville haute de Saint-Flour pour la soirée.

Le dimanche, nous avons quitté le Cantal

pour rejoindre la Haute-Loire. Nous nous sommes ensuite rendus à la chapelle

Sainte-Madeleine qui surplombe la vallée de l'Alagnon et sommes redescendus vers la plaine de l'Allier pour arpenter des routes sinueuses, au milieu des bois et forêts prenant leurs belles couleurs d'automne. Notre matinée s'est achevée à Sauxillanges par un excellent déjeuner qui marquait la fin de notre rallye, sous un agréable soleil.



Organisé par Alain Arnaud, Gilles Dumazet et Eliane Liabeuf • D'après le récit de Thierry Suchier.

14 au 16 octobre • Région PACA-Corse : Rallye Alpes Méditerranée - La Côte de Cassis à Menton

Un itinéraire sur trois jours et près de 350 km nous attendait pour profiter des paysages et découvrir la mythique Côte d'Azur ! Nous étions 15 équipages ce vendredi au départ de Cassis, et de la fameuse « route des Crêtes ». Descente vers La Ciotat puis Bandol, Saint-Cyr, Sanary avant de rejoindre Toulon. Nous empruntons ensuite la « route du sel » vers la presqu'île de Giens puis Hyères pour rejoindre notre hôtel. L'après-midi, on prend le bateau pour aller voir les îles de Porquerolles.

Nous repartons le samedi pour la « route des châteaux » et traversons les vignobles



des côtes-de-provence avant de rejoindre Le Lavandou puis le golfe de Saint-Tropez. La journée n'est pas finie : l'après-midi on repart par la superbe route de l'Estérel jusqu'à Cannes, Golfe-Juan, le cap d'Antibes avant d'arriver à notre hôtel.

Le lendemain, direction Nice puis la superbe



« route de la Basse Corniche » où nous traversons Villefranche-sur-Mer, Beaulieu, Cap-d'Ail avant Monaco pour un tour de ville, passage devant l'Hôtel de Paris où malgré les voitures les plus prestigieuses nous ne sommes pas passés inaperçus ! Enfin Menton et l'Italie pour la fin de notre rallye.

À très vite.

Organisé par Dominique Amodru



LE JOG « LAND'S END À JOHN O'GROATS »

7 au 21 septembre en Grande-Bretagne

L'idée de ce voyage proposé au club MG était de renouer avec les voyages à l'étranger, comme nous avons pu le faire auparavant au Maroc, en Tunisie ou en Irlande.

LE JOG pour « Land's End to John O'Groats » est la ligne qui traverse la Grande-Bretagne entre ses deux extrémités, du sud-ouest de la Cornouaille (Land's End) au nord-est de l'Ecosse (John O'Groats). La distance traditionnelle par la route est de 874 miles (1 407 km). Le premier record officiellement enregistré a été parcouru à pied par les frères John and Robert Naylor en 1887, et tous les modes de locomotion vont lui succéder : à vélo, en moto, à cheval, en fauteuil roulant, en skateboard... et bien entendu en auto. Le JOG est devenu depuis 2004 un fameux rallye de régularité disputé en auto classique.

La préparation

Je souhaitais proposer LE JOG dans une version plus « touristique » avec des étapes limitées à 200 km sur une formule « autotour » donnant à chaque équipage la liberté de partir à son heure, de s'organiser en fonction de ses points d'intérêt, pour se retrouver tous ensemble en soirée.

Je me suis appuyé sur la structure de Alainn Tours, qui est spécialisée dans les autotours sur le sol britannique et en Irlande et nous avons travaillé ensemble pour définir un parcours d'environ 3100 km entre Plymouth et Newcastle upon Tyne. C'est Alainn Tour qui a aussi sélectionné les hôtels, les sites à visiter. Il fallait bien évidemment préparer son auto pour l'épreuve et j'avais diffusé une liste de pièces et outils à avoir absolument avec soi (bougies, allumeur, chambre à air, câble d'accélérateur...). On verra par la suite qu'elle va servir.

Lands End et la région du South West - Mercredi 7 au samedi 10 septembre

Après un premier regroupement la veille à Roscoff, les huit équipages se retrouvent à Plymouth en Cornouaille pour le grand départ de notre JOG. Il y a Didier et Christine en MGC GT, Michel et Dominique en MGF, Daniel et Isabelle en MGTF, Jean-Luc et Michelle en MGA coupé, Pierre et Joëlle en MGB GT, Serge et Amélie, Robert et Marie-José et nous-mêmes Christian et Maxine en MGB. Pour Robert et Marie-José, être au départ représentait déjà un bel effort à plus d'un titre : leur MGA n'étant pas prête, Robert

a dû trouver en catastrophe une autre auto, cette MGB « concours » de 1965. Ensuite, étant situés proches de Carpentras, il leur a fallu deux jours et plus de 800 km pour rejoindre Roscoff !

Nous partons en convoi afin de rallier Land's End tous ensemble (enfin c'était l'idée !). La découverte des routes (faut rouler à gauche !) et la météo exécrationnelle vont disperser peu à peu les équipages.



On passe par le St Michael Mount (le Mont-Saint-Michel version anglaise) et chacun arrive comme il peut au mythique point de départ. Entre deux grosses averses, on prend le temps de se prendre en photo sous le poteau qui lance le départ de notre aventure !





Le joli port de Saint Ives

Le lendemain, c'est donc le début de notre aventure « LE JOG » ; la matinée commence par des petites routes qui longent la côte sous un ciel bas et la pluie. Certains s'arrêtent à la mine de Geevor, témoin de l'âge d'or de l'étain, dont la Cornouaille était l'une des principales régions de production en Europe dès le Moyen Age. Cette mine a été ouverte en 1911 et a connu son apogée avant la Première Guerre mondiale au moment de la montée des prix de l'étain. Elle a arrêté son activité en 1990.



Nous passons par les jolis ports de Saint Ives et Porthmeor, qui valent vraiment le coup d'œil, avant de bifurquer vers l'intérieur des terres. Nous étions plusieurs à avoir tenté le détour pour aller voir le château de Tintagel, berceau -dixit la légende- de Merlin l'Enchanteur, mais nous sommes arrivés trop tard. À refaire assurément !

Nous atteignons ce second soir un petit village du Devon avec son hôtel typique « the Half Moon Inn », bien apprécié. Ce premier long trajet a mis en évidence des problèmes de chambre à air fuyarde sur la B de Robert et la CGT de Didier et de feux stop sur la F de Michel. Une grande chance, le village possède un garage qui va leur permettre de tout remettre en ordre.



C'est aussi ce soir-là que nous apprenons le décès d'Elisabeth II. Pas d'effusion visible mais on sent que la reine jouissait d'un profond respect ; nous allons voir fleurir au fil des jours, dans les églises, les magasins ou juste dans la rue, des messages adressés à la défunte reine.



Un super groupe, solidaire, respectueux, une liberté sur nos journées, choix de visites, horaires, etc... L'avoir fait en voiture ancienne (et pas en 4x4), un souvenir pour toujours car quand on y pense c'est tout de même quelque chose que ce JOG. Que la campagne est belle en Grande-Bretagne, nous retenons surtout les paysages qui changeaient à chaque étape à la montée comme à la descente. Une anecdote à propos des routes à voie unique, les « single roads » : un jour nous nous sommes retrouvés coincés par deux voitures une derrière et une devant, c'est Christine qui est descendue sous la pluie faire la circulation ! Prêt à remettre ça sur une autre contrée !



Didier et Christine Teillet

Le troisième jour nous amène vers la partie nord de la Cornouaille, une très belle côte découpée avec des petits ports de pêche desservis par des petites routes très pentues : Lynton, Porlock, Minehead. C'est à Porlock qu'on passe le « Porlock Hill », la côte la plus abrupte d'Angleterre (25%). Nos MG l'ont fait !



Nous atteignons Cheddar en fin d'après-midi, trop tard pour assister à la fabrication du fameux fromage, mais assez quand même pour faire des emplettes.





L'étape de ce samedi débute en remontant les « Cheddar Gorges », avant de redescendre vers l'incontournable ville de Bath. Bath est classée au patrimoine mondial de l'Unesco : ses bâtiments en pierre de taille de style victorien, ses larges avenues, sa cathédrale, le « Royal Crescent » et bien entendu ses « Roman Baths » qu'il ne fallait absolument pas louper. Même en arrivant tôt on constate qu'il est déjà difficile de se garer et on craignait de ne pas pouvoir accéder aux bains sans réservation, ouf ! Du site romain initial, il reste les installations qui permettaient de capter la source d'eau chaude pour l'amener dans les différentes pièces que l'on visite à travers un dédale de couloirs. La piscine principale est magnifique, et la construction réalisée au XIX^{ème} siècle a réussi à recréer une ambiance, avec les colonnades et l'alignement des empereurs romains. On le constatera par la suite mais c'est assez impressionnant de voir le nombre de sites bâtis par les romains au cours de ces décennies de domination.

Chacun reprend sa voiture en début d'après-midi. Il y a deux routes possibles pour rejoindre Worcester, l'étape du soir, mais la plupart des équipages choisissent la route ouest qui fait une incursion au Pays de Galles. On longe la rivière Wye, avec l'impressionnant château de Chepstow ou l'abbaye de Tintern : comme beaucoup d'abbayes catholiques du pays, elle a été laissée en déshérence après l'avènement de l'église anglicane, mais les restes laissent imaginer de sa splendeur passée.



Le soir, très bel hôtel au bord de la Severn ; on se détend sous un ciel estival en contemplant des cygnes... reposant après cette journée bien remplie.



Nos impressions de voyage... Pluie battante à Land's End, vent à décorner un troupeau d'Angus à John O' Groat mais, d'un bout à l'autre, la découverte, les visites au gré de nos envies, la convivialité, l'entraide, la joie de partager et d'échanger au sein d'un groupe agréable et sympathique. Cornouaille aux petites routes emprisonnées dans des murailles végétales empêchant jalousement d'admirer la beauté du littoral et ses falaises vertigineuses, douceur des paysages du Lake District, et puis l'Écosse, forgée par la dureté de son climat, époustouflante, sauvage. Le tout sur fond d'hommage à la Reine qui "passed away" pendant notre "road trip". Quelle belle aventure ce JOG en MG ! Quand et où repart-on ?

Isabelle et Daniel Georges



RESTAURATION | ENTRETIEN | IMPORTATION | VENTE | PIÈCES DÉTACHÉES

Redonnons vie à vos rêves

Spécialisé depuis 30 ans en voitures de collection de marques Anglaises

MG | AUSTIN HEALEY | ASTON MARTIN | JAGUAR | TRIUMPH

Le plus grand spécialiste français de la MG B

BOCHE AUTOMOBILES

www.bocheautomobiles.com | +33 (0)4 73 63 79 00



#bocheautomobiles



BocheAutomobiles





La région des Midlands, le Peak District - Dimanche 11 et lundi 12 septembre

Ce dimanche (5^{ème} jour) nous abordons les Midlands, le paysage change et devient beaucoup plus plat, on se rapproche des grandes villes du centre de l'Angleterre, Birmingham, Shrewsbury, mais la route reste néanmoins très sympa en retrouvant la rivière Severn et l'intéressant « Iron Bridge » : il date de 1779 et c'est le premier pont en fer à avoir été érigé dans le monde, constituant ainsi un tournant dans la conception des ouvrages d'art.



Une partie du groupe va visiter le musée de la RAF de Cosford près de Birmingham et ses avions mythiques : Spitfire, Les « 3Vs » dont le célèbre Vulcan, le magnifique Vickers VC10, l'extraordinaire F3 Lightning et aussi les tristement célèbres Messerschmitt 262, V1 et fusée V2.



L'autre groupe se dirige au « Loton Hill Park » proche de Shrewsbury, une course de côte réservée aux autos d'avant-guerre. Là on se plonge dans l'ambiance de ces compétitions « familiales » où tout le monde se connaît. On ne court pas nécessairement avec des engins performants mais l'important est d'être là, de se retrouver entre amis.



Des Morris, Austin, Amilcar, Bentley ... et des MG : MGM, PA, Type Q et l'exceptionnelle Magnette NA ex-Bellevue Garage, développée par 'Wilkie' Wilkinson en 1937 : moteur 6 cylindres 1271cc avec compresseur Marshall, quatre roues jumelées à l'arrière, une carrosserie tout alu... quel engin magnifique ! Après deux heures à arpenter le paddock et à suivre les montées des concurrents, il est temps de reprendre la route vers le nord.



Ce groupe constitué d'éléments différents a très bien fonctionné car nous n'avions aucune contrainte. Chacun visitait ce qui lui plaisait, à son rythme. Nous nous retraisions toujours avec plaisir au hasard de nos visites. Les fins de journées étaient joyeuses et conviviales. Ce voyage a été une réussite. Nous sommes prêts à réitérer... Nous retiendrons de ce voyage, en dehors de la beauté des paysages, les visites de ces châteaux meublés magnifiquement et ces jardins très bien entretenus (Chepstow, Chatsworth, Dunrobin...). On s'habitue difficilement à la conduite à gauche ; pilote et copilote conduisent de concert ! Le GPS n'est pas toujours fiable... Il nous a amenés plusieurs fois sur des chemins peu carrossables réservés au cheminement des animaux ! Voici les quelques réflexions que nous pouvons dégager de ce voyage fort bien organisé.

Michel et Dominique Arnaud

Arrêt à Buxton, une autre ville de bains datant elle aussi de l'époque romaine, et arrivée à Bakewell. Alainn Tour nous a réservé le plus bel hôtel du village situé en plein centre, une vieille demeure du XX^{ème} siècle, pleine de charme et avec un service très professionnel.



Ce lundi 12 septembre, nous pénétrons dans le Peak District, une nature préservée faite de landes, coincée entre Manchester, Leeds et Cheffield. C'est là qu'on trouve des fameuses mines d'Opale comme « Blue John Mine » et que l'on passe des cols comme le « Winnats Pass ».





Le North West, le Lake District - Mardi 13 septembre

Changement de District, là nous entrons dans le Lake District, paysages de lacs et de forêts, un endroit très apprécié des britanniques ; on y fait de la marche, on se promène sur de vrais bateaux à aubes ou en train à vapeur. De Kendal, la route est magnifique et nous fait passer par une succession de lacs, avant de bifurquer vers Carlisle et le mur d'Hadrien. Cet ouvrage monumental, du nom de l'empereur Hadrien qui régna de 117 à 138 après JC, était un mur de plus de 4 mètres de haut qui coupait le pays d'est en ouest sur 170 km, protégeant l'empire romain des «barbares». Aujourd'hui le mur a perdu de sa hauteur, parfois même disparu, mais il en reste des vestiges dignes d'intérêt.



Michel et Dominique, nos Jeunes mariés 😊

Nous reprenons la route et juste après la frontière écossaise, faisons une halte à Gretna Green, mais pas pour se marier ! Explication : à une époque où il fallait en Angleterre avoir 21 ans révolus pour se marier, on pouvait le faire à Gretna Green de manière tout à fait officielle, avec comme témoin le forgeron du village !

Un autre point incontournable est le magnifique château de Drumlarig, bâti au XVII^{ème} siècle, malheureusement nous arrivons trop tard pour la visite, mais restait l'opportu-

nité de faire quelques clichés devant la grille du château.



À la fin de ce dixième jour du voyage, nous avons déjà parcouru plus de 1500 km et vu tant de choses différentes. Dans la seconde partie, nous enfonçons en Écosse, vers notre point d'arrivée John O'Groats.

Christian Lissot

Photos : Daniel Georges, Christian Lissot, Amélie et Serge Mear, Didier Teillet



ROAD TRIP

Irlande, Ecosse et Pays de Galles



Alainn Tours
Empreintes celtiques

www.alainntours.fr
09 70 71 80 00



MG Days 2023 - Rallye du centenaire MG en Champagne du 1^{er} au 4 juin 2023

Cette sortie est ouverte à tous les amateurs de MG, membres ou non du MGCF, français ou étrangers. L'objectif est de rassembler 300 MG avec la plus grande variété possible de modèles, et de proposer trois journées d'activités..

Au programme :

- › Un accueil privilégié au Centre vinicole - Champagne Nicolas Feuillatte,
- › Des rallyes touristiques à la découverte de la Champagne, de sa culture, de son histoire et de son terroir avec des rallyes dédiés pour les avant-guerre et Séries T,
- › Des animations permanentes,
- › Le samedi soir, un dîner de gala 100% Champagne,
- › Le dimanche matin, une grande exposition éphémère de nos MG avenue de Champagne à Épernay.

Le programme détaillé est disponible sur le site internet du club : <https://mgclubdefrance.com/mg-days>

L'inscription comprend :

- › L'accès au Centre Nicolas Feuillatte pour l'événement,
- › Les programme, roadbooks, cadeau, plaque de rallye,
- › Les rallyes du vendredi et du samedi, incluant les visites et les déjeuners,
- › Les dîners du jeudi, vendredi et samedi (dîner de gala) et le déjeuner de clôture, dans la salle panoramique du Centre vinicole de Nicolas Feuillatte.

Le prix de l'inscription est de 595€ pour un équipage de 2 personnes (310€ pour une personne seule) et fonctionne en deux temps : une pré-inscription avec versement d'un acompte de 100€ (remboursable en cas d'annulation jusqu'au 15 janvier 2023), et le solde fin mars 2023. Les préinscriptions se font en ligne avec une procédure dématérialisée, rapide et sécurisée.

Pour s'inscrire :

<https://mg-club-de-france.assoconnect.com/collect/description/269667-d-mg-days-2023-pre-inscription>



Les hébergements

Les réservations d'hébergement se font en dehors de l'inscription à l'événement. Un certain nombre de chambres ont été bloquées au nom du club MG à Épernay et dans les environs.

À ce jour

Nous avons déjà enregistré plus de 250 préinscriptions avec une très belle variété de modèles, plus de 50 différents !

- › **Avant-guerre** : des modèles exceptionnels seront présents et il vont faire honneur à cet événement « Centenaire » : MGM, J2, J2/4, Magna L2, deux MG K3 dont la fameuse « Ex Prince Bira », PA, PB, NA dont certaines à compresseur, SA Tickford, VA,
- › **Séries T et Y** : tous les modèles seront représentés : TA (et notamment la TA à compresseur ex Jacques Potherat), la rare TB et encore plus rare TB Monaco, TC, TD et TF, YA,
- › **Années 50-60-70** : Magnette ZA, MGA dans toutes leurs versions roadster et coupé (1500, 1600, MKII, Twin Cam), MGB, MGB GT, MGC cabriolet et GT, deux rares GTV8 Costello et V8 cabriolet « Vale », Midget MKI, MKII et MKIII, MG1100,
- › **Années 80 et les « modernes »** : RV8, MGF, ZR et MGTF avec quelques séries spéciales : 80^{ème} anniversaire, Vintage Racing.

Parmi les participants de l'étranger, nous aurons la chance d'accueillir des équipages d'Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Hollande, Luxembourg, Royaume-Uni, Suède, Suisse... et même d'Australie !

Bloquez dès maintenant les dates du 1^{er} au 4 juin 2023 dans votre agenda !

Contact : mgday@mgclubdefrance.com





POURQUOI 1923 ET PAS 1924 ?

Beaucoup d'amateurs de la marque MG situent ses débuts à l'année 1924. Il apparaît que la naissance de MG ne s'est pas faite en un jour, mais est plutôt le résultat de modifications de modèles Morris à partir de 1923. L'idée de Cecil Kimber, le directeur des ventes du garage Morris d'Oxford, était de proposer des voitures améliorées, présentant de meilleures performances et pouvant être vendues à un prix plus élevé. Voici quelques repères historiques que nous aurons l'occasion de détailler par la suite dans d'autres éditions de Heritage.

Micmac de dates

Quand on parle des débuts de MG, l'année que la plupart des amateurs de la marque ont en tête est celle de 1924.

Cela fait référence à « Old Number One », la première auto construite par Cecil Kimber pour la compétition. Initiée au printemps 1924 sur la base d'un châssis de Morris Cowley, cette « bitza » - que ne renierait pas Michel Loreille, à la lecture de sa chronique - héritait d'une carrosserie spéciale et d'un moteur d'origine Hotchkiss à arbre à cames en tête. On sait que la gestation de l'engin prit plusieurs mois avant d'être achevé puis immatriculé le 27 mars 1925 (avec le numéro FC7900 que l'on connaît). On garde également cette même année en mémoire avec la victoire de Kimber dans sa catégorie au Land's End Trial.

Il faut également savoir que FC7900 avait été vendue par Kimber quelques mois plus tard et qu'elle fut retrouvée par hasard en 1932 et remise en état par la Nuffield Organization, à des fins commerciales. C'est à ce moment qu'on lui attribuera le nom de « Old Number One ».

L'année 1924 est aussi l'année de sortie de la MG Super Sport 14/28 Bullnose que beaucoup de spécialistes considèrent comme la première MG de série. Elle a en effet été produite à environ 400 exemplaires et, qui plus est, des exemplaires ont survécu, permettant d'identifier le travail de modification effectué par Kimber par rapport à la Morris Oxford de la même époque.

Avant de devenir le signe distinctif des MG, le logo MG avait été utilisé pour des publicités du Morris Garage. On le retrouve en 1923 sur une publicité pour la MG Super Sport « Raworth », mais c'est encore le sigle Morris qui orne le radiateur des autos vendues par la Morris Garage d'Oxford. La première apparition du logo MG en tant que tel arrivera avec la MG 14/28 Mark III en 1926, quand le radiateur « bullnose » est remplacé par la version plate, qui va devenir une marque de fabrique de MG.



Le modèle suivant, la 14/40 apparue en 1927, marque lui aussi une étape importante car le châssis, toujours issu de la Morris Oxford, est sensiblement modifié et on peut vraiment parler dans son cas d'une auto nouvelle. Son appellation change, on ne parle plus de « MG Super Sport » mais tout simplement de MG.

Pour finir, MG a été enregistré au registre officiel des marques en mars 1928, et la MG Car Company en octobre 1930, au moment de l'ouverture de l'usine d'Abingdon.

On peut donc dire que ces différentes dates, entre 1923 et 1928, sont toutes aussi importantes les unes que les autres quand on veut évoquer les débuts de la marque MG. C'est ce que nous développerons tout au long de l'année 2023 dans une série d'articles, « The Early Days ».

Ceci étant dit, la MG company elle-même a eu tendance à mélanger les dates car on peut noter que la MGB GT « Jubilee » est sortie en 1975 !

Dans les années MG Rover, c'est 1924 qui est mise en avant avec les modèles MGF et TF « anniversary » (75th pour la MGF en 1999, 2004 et 2008 pour les 80 et 85th de la MGF). « Old Number One » était souvent présentée avec ces séries limitées.



Et pourquoi 1923 ?

Les historiens et les auteurs reconnus de la marque comme Wilson Mac Comb avaient déjà établi l'existence des premières réalisations de Cecil Kimber en 1923, et des recherches ont été menées ces dernières années par les MG Car Club, MG Owners Club et Early MG Society notamment, pour remonter la trace de ces « MG Raworth », dont six exemplaires ont été construits et commercialisés entre les milieux de 1923 et 1924.

Kimber utilisait des châssis Morris Cowley et commandait une carrosserie aluminium spéciale au carrossier d'Oxford Charles Raworth. Les modifications à effectuer sur le châssis Cowley devaient être approuvées par le patron de Kimber, William Morris, pour que la garantie de châssis de deux ans reste valide. Les améliorations concernaient l'aplatissement des ressorts arrière, l'abaissement du boîtier de direction pour donner au volant une inclinaison

plus faible et des supports de pare-brise triangulaires qui donnaient également une apparence inclinée. Ces modèles étaient connus sous l'appellation « The MG Super Sports Morris ».

L'une des six voitures avait déjà été identifiée par l'historien Wilson Mac Comb, immatriculée FC5855 le 16 août 1923. Mac Comb a pu retrouver la trace de son propriétaire Oliver John Arkell et récupéré auprès de lui des informations sur l'auto. Pour les cinq autres, l'analyse des micro-films des registres d'immatriculation d'Oxford a permis d'identifier les autres modèles et la première d'entre elles – sans certitude absolue étant donné qu'aucun numéro de châssis ni trace physique de ces autos ne subsistent - a été immatriculée le 1^{er} juin 1923 sous le numéro FC5581. C'est la date qui a été retenue par le MG Car Club et l'ensemble de la communauté MG.



En guise de conclusion

Tout cela nous montre qu'en ce qui concerne les débuts de MG, ce n'est pas une seule mais plusieurs dates qui ont présidé à la naissance de la marque ; mais c'est la date du 1^{er} juin 1923 qui a été retenue comme le « starting point ». Le MG Car Club va donner le coup d'envoi du centenaire lors d'un reportage qui se déroulera le 1^{er} juin 2023 à Oxford, sur « Alfred Lane », lieu des premières réalisations de Cecil Kimber, et qui permettra à tous les MG clubs de la planète d'en faire de même dans un timing adapté à leur latitude, et ce jusqu'au 30 juin 2024.

Nous consacrerons avec les éditions 2023 de Heritage une série d'articles pour parler des premières années de la marque, avec la collaboration de notre historien Philippe Douchet.

Ce seront «The Early Days».

Christian Lissot

Références : *The First MG* - Peter Cook, MG Car Club U.K. Overseas Director MG de Wilson Mac Comb



De la Morris Cowley à la MG Raworth

SM3A
assurances

Autos & motos de collection

AUTOS



MOTOS



CYCLOS



POIDS-LOURDS



TRACTEURS



DÉCOUVREZ NOS CONTRATS COLLECTION ET NOS FORMULES "FLOTTE" SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR VOUS.

- ✓ **Auto - moto de collection acceptées jusqu'en 2010**
- ✓ **Tarif mono véhicule à partir de 19 €***
- ✓ **Tarif flotte collection à partir de 45 €***
- ✓ **Assistance** avec rapatriement au garage de votre choix (3 formules de garanties)**
- ✓ **Option Conduite Accompagnée**

* Garantie de base pour véhicule de plus de 40 ans (RCDR) ** Nous consultez

ASSURANCES JACQUOT - 3 rue Saint Exupéry - 69002 LYON

04 78 766 733

sm3acollection@gmail.com

www.sm3a.fr



MG SPÉCIALE

LA K3 N° 3009 DE REG PARNELL

Vous connaissez ma passion pour les MG et les spéciales, c'est-à-dire les Bitza, terme qui nous vient de l'anglais « bitza this and bitza that » c'est-à-dire « bits of this and bits of that », constructions qui n'ont pas vocation à respecter l'original mais à utiliser des pièces provenant de plusieurs voitures, châssis ou moteurs différents.

À l'heure où nous allons bientôt fêter le centenaire de la marque MG, il me paraissait impossible de ne pas faire honneur à ces ingénieurs, pilotes, concepteurs comme Reg Parnell, Ian Connell ou Ken Miles ; ils firent évoluer l'automobile de compétition à grands pas en développant des modèles que les marques n'osaient pas construire pour des raisons souvent économiques.

Cecil Kimber, ingénieur de son état et créateur de notre marque préférée, en est le meilleur exemple car n'a-t-il pas modifié des autos de série pour en faire des sportives ? Le nom MG est un hommage à « Morris Garages », une concession de véhicules Morris à Oxford qui avait commencé à produire des versions modifiées dessinées par Cecil Kimber. La première MG fut donc une Morris spéciale.

Kimber avait rejoint la société en 1921 au poste de directeur des ventes et fut promu directeur général en 1922. Morris était au départ la propriété de William Morris et fut vendue à Morris Motors (appartenant elle-même à la Nuffield Organization) en 1935. Ce changement de propriétaire eut des conséquences importantes pour la société, en particulier pour sa branche sport automobile MG. Kimber quitta son poste de directeur en 1941 lorsqu'il se disputa avec la Nuffield Organization à propos de contrats militaires. Ce fut le point final d'une relation qui s'était déjà largement dégradée à la suite de la suppression du département compétition MG en 1935.

Mais revenons à la MG K3 numéro châssis 3009 que je considère comme la plus belle MG spéciale (bien qu'elle se fit connaître

surtout après-guerre), et un vrai sujet « Bitza » pour les amateurs de la marque. Cette K3 sortie en 1933 est plus connue sous le nom de la « K3 Reg Parnell » et pour cause, car c'est avec Parnell qu'elle a remporté une série de victoires dont celles de Brooklands et Donnington. Parnell l'avait achetée le 22 avril 1935 pour remplacer une vieille monoplace Bugatti 2 litres sur laquelle il avait cassé l'essieu arrière. Les pièces de rechange pour la Bugatti étant trop chères, il décida de la remplacer par cette MG Magnette K3.



La K3 va être sérieusement endommagée lors de la course de 500 miles de Brooklands de 1937 : Parnell, ayant mal évalué un dépassement sur l'Austin de Kay Petre, perdit le contrôle de la MG qui vint s'écraser sur l'arrière de l'Austin. A la suite de quoi, Parnell perdit sa licence et la MG fut transformée en monoplace - la même année - avec un moteur double arbre à cames en tête du garage Monaco à Watford. C'est le point de départ de sa période « Bitza » !



Après la guerre, la K3 poursuivit sa carrière en compétition et on la verra même en France en 1947 au circuit des Remparts d'Angoulême ainsi qu'à Lyon. En 1951, il semble que le moteur Twin Cam ait été transféré sur un châssis spécial développé par le préparateur J.H. Turner. Par la suite, la voiture a été vendue sans moteur ni boîte et équipée en 1957 d'un moteur 1271 cc de KD avec compresseur. En 1999, elle a été rééquipée avec un moteur 1408 cc et une culasse double arbre et compresseur, conformes aux éléments d'origine.

Après un très grave accident au Goodwood Revival de 2014 - qui n'était pas sans rappeler celui de 1937 - elle fut entièrement restaurée puis rachetée le 8 mai 2018 par le collectionneur Roland Wettstein. Elle brille aujourd'hui sur les circuits et plus particulièrement à Goodwood aux mains de son propriétaire.



Vous n'imaginez pas ma joie de compter cette auto parmi le fabuleux plateau de MG de la prochaine édition du circuit des Remparts d'Angoulême qui fêtera, comme à Epernay en juin, le centenaire de notre marque préférée !

CAP SUR L'EUROPE ! 1/2

Notre aventure a débuté à Vichy pour les 40 ans du club, il y a près d'un an. C'est en se retrouvant à plusieurs Jeunes au cours des rallyes du week-end et durant la soirée de gala que l'idée de monter une section nous est venue. Pour fédérer notre groupe et tisser des liens avec les Jeunes MG'istes étrangers, nous avons décidé, dès novembre, de nous préparer à réaliser un grand voyage

autour de l'Europe avec nos anciennes. Le plan initial était de partir avec deux MGB ainsi qu'une Magnette ZA, ayant l'avantage d'avoir 4 places. Finalement, nous sommes partis avec un échantillon encore plus représentatif de la marque : la Magnette ZA de 1953, une MGA de 1962 et une MGB de 1971. Un équipage de sept personnes s'est donc formé au cours de l'année, avec différents Jeunes qui ont adhéré au club et qui en sont désormais des membres actifs, forces de proposition ! C'est notamment à travers les différents salons auxquels nous avons participé, tels que Rétromobile en février 2022 et celui du Mans en avril de la même année, que nous avons réussi à lever nos troupes. Notre équipe au complet était ainsi composée de : Andreas Sabathe - Marin Pigeon - Valentine Wendel - Natacha Soudier - Benjamin St Martin - Lila De Fremont & Pierre Bothorel.

Les salons ont été l'occasion de convaincre des sponsors, au premier titre desquels figure la FFVE, qui nous ont épaulés dans l'organisation du voyage et subventionnés pour ce projet humain, mécanique et patrimonial.

La préparation :

Après avoir fixé notre itinéraire exact traversant 12 pays à savoir : le Luxembourg - l'Allemagne - l'Autriche - la Slovaquie - la Hongrie - la Roumanie - la Serbie - la Bosnie - la Croatie - la Slovénie - l'Italie et la Suisse, nous avons travaillé à l'organisation de nos rencontres avec les MG clubs européens. Christian Lissot, Philippe Aubry, Stéphanie Portal et Wendy Packer nous ont, à ce titre, accompagnés dans l'organisation de notre premier événement club. Nous souhaitons leur témoigner ici nos plus sincères remerciements, pour

leur aide dans notre mise en relation avec les MG Drivers Club des pays que nous avons traversés.

Pour lancer notre road-trip et financer les 6 000 kilomètres que nous avons parcourus, nous vous avons également sollicité à travers une collecte de fonds « Club » qui a bien fonctionné ! Merci à vous d'avoir financé cette opération qui aura permis à notre joyeuse troupe de faire des rencontres précieuses, de celles qui nous donnent envie de réaliser des événements entre Jeunes passionnés de pays voisins !





« Le plus dur ce sont les 500 premiers kilomètres, après ça va tout seul »

Le début de notre périple fut le théâtre de rebondissements qui aujourd'hui nous font sourire. Avant de rejoindre le départ officiel au Luxembourg, la MGA et la Magnette devaient parcourir la distance Tours – Luxembourg. Pour cette pré-étape du voyage, la Magnette a décidé d'expulser une de ses pastilles de sablage sur l'autoroute A10 au kilomètre 16 entre Tours et Paris. Pour les plus connaisseurs, un garage renommé en est proche : Cecil Cars. Nous avons ainsi déposé la voiture devant le garage qui était fermé, pour y revenir le lendemain matin.



La MGA et ses conducteurs se sont donc levés tôt pour débarquer à 8h pétantes devant le garage, prêts à partir acheter des pièces chez Moss, à Bailly si besoin. Les conseils du paternel Bothorel, qui nous a prêté sa MGA et sa Magnette, se sont révélés exacts : « Cecil Car doit avoir des pastilles de sablage » disait-il le soir à 21h en arrivant à l'étape fixée à Saint-Mandé. Il avait raison !

À 10h du matin le 1^{er} juillet, Manu - chef d'atelier - nous avait remis une pastille de sablage bien fixée à la loctite verte.

A 10h30 avec Andreas, nous partions alors en direction non plus du Luxembourg, mais de Wissembourg à la frontière allemande. Nous devions couper pour rejoindre Valentine qui elle, au même moment, se préparait au départ à Luxembourg.



Accompagnée de Sonja Maillet, présidente du MG Car Club Luxembourgeois, sa famille et d'autres membres de leur club, tout le monde se retrouva pour le grand départ en ce vendredi 1^{er} juillet. Ce repas partagé avec les MG'istes présents, la découverte des remparts de la ville puis la photo devant les fortifications se sont déroulés dans un esprit convivial propre à nos clubs de voitures anciennes.

Le départ s'est fait en cortège jusqu'à la sortie de la ville, accompagné de nombreux coups de klaxon !

L'arrivée à Wissembourg chez Régis Davard - animateur de la région Grand Est avec Pascal Wendel - fut un réel soulagement pour tous les pilotes : la MGB avait parfaitement fonctionné et les mécaniques de la MGA et de la Magnette avaient parcouru plus de 700 kilomètres, la route de l'après-midi s'étant bien déroulée. Une merveilleuse équipe nous attendait chez Régis qui nous avait préparé des tartes flambées maison au feu de bois ! Un vrai régal, merci encore pour ce moment de partage 😊.

« À partir du 2 juillet nous quittons le territoire français : on met le Cap sur l'Europe ! »



PASSION
assurances

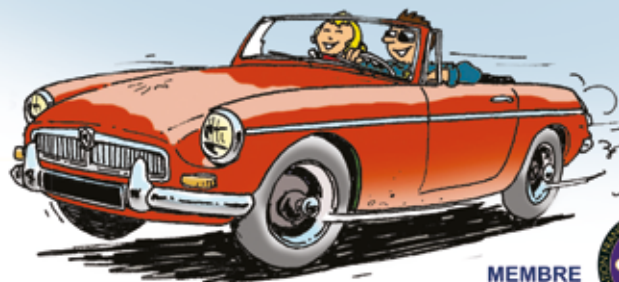
Des passionnés assurent des Passionnés

À partir de **38 Euros TTC***

Formule flotte à partir de deux véhicules

Contact : Laurent Bonfils - Tél : 01 47 61 04 84

www.passionassurances.fr - Email : passionassurances@orange.fr



MEMBRE



*Tarif TTC au 01/01/2013 pour un véhicule de plus de 50 ans en RC-DR



🇩🇪 Allemagne

C'est alors depuis Wissembourg que nos trois MG s'élancent côte à côte dans un run commun vers la Roumanie, accompagnées par la MG Midget rouge de Juan, président du MG Drivers Club Germany. Quel plaisir de rouler tous ensemble, nous y sommes ! Après être passés par Baden Baden, nous rejoignons l'étape du soir à Tübingen, une ville au cœur historique magnifique où nous avons dîné avec Juan et Thomas Klein, trésorier du Drivers Club, accompagné de sa femme.



Le lendemain la route jusque Munich était longue mais belle, sous un soleil de plomb. Nous récupérions à la gare notre pilote Benjamin, pour ensuite rejoindre d'autres membres du MG Car Club dont Dieter Andersen avec sa MG ZS. Une quinzaine de membres s'étaient réunis pour fêter notre arrivée, dans un restaurant qui célébrait ses 125 ans d'activité. Costumes d'époque, plats traditionnels, tout nous mettait dans l'ambiance culturelle typique bavaroise. Une fois arrivés à notre camping, Andreas a cherché à acheter quelques bouteilles de bière dans le distributeur du coin, la superette étant fermée. Pour acheter des articles dans ce distributeur, il était tout de même nécessaire d'avoir des jetons. Andreas est donc allé chercher des jetons... pour machines à laver au lieu des jetons pour le distributeur de bières !

Dans la mesure où nous étions encore au début du voyage, nos habits étaient encore propres... le conducteur de la MGA est donc allé les échanger le lendemain matin à l'accueil du camping, avant notre départ ! Après un passage par le lac de Chiemsee, nous traversons la frontière en direction du Traunsee, en Autriche !



🇦🇹 Autriche

Notre arrivée en Autriche au lac de Traunsee nous a permis de rencontrer 7 membres du MG Owners Club avec qui nous avons abordé les thématiques de la Jeunesse et de l'esprit roots qui caractérise notre section.

Continuant notre route par Tulln en direction de Vienne, notre phrase favorite et répétée régulièrement sur nos talkies walkies était « À votre droite le Danube ! » ou bien « À votre droite, le Danube... » - passage d'un pont - « À votre gauche, le Danube ! ». Vous l'avez compris nous avons longé ce fleuve mythique aux berges verdoyantes. Arrivés aux portes de Vienne sous un vilain crachin, nous étions

attendus à l'entrée de la ville par Peter et Christian, délégués régionaux du MGOC. Le mauvais temps n'a cependant pas duré, mettant en valeur l'accueil impressionnant réservé par nos amis viennois, venus avec sept MG rassemblant une quinzaine de membres. Nous décernons à cette équipe exceptionnelle le prix du meilleur accueil « Club » que nous avons reçu durant notre voyage. Nous avons ainsi revu notre ami Peter plus tard au cours de notre périple, à Zadar en Croatie. Un grand merci pour ce moment de partage et la découverte de « Wien » grâce à un rallye hors pair qui nous a fait visiter aussi bien le centre-ville, qu'emprunter la route des vignes alentour.





Slovaquie

En partant de Vienne et en prenant la direction de Bratislava, nous sommes passés par les ruines de Carnuntum, la plus grande ville romaine d'Autriche dont nous avons sillonné les vestiges. Un point culture sympathique conseillé par nos amis viennois.

Le franchissement de la frontière autrichienne vers la Slovaquie a constitué notre premier vrai « passage à l'Est ». Les panneaux de signalisation en alphabet slovaque étaient amusants à déchiffrer pour notre équipe tout au long du parcours. Nous sommes arrivés à Bratislava au soleil couchant, dans une ambiance que nous n'avions pas connue jusqu'ici.

En empruntant le périphérique de la ville, nous nous rendions compte que ce dernier était bordé d'affiches publicitaires d'objets vendus neufs en France six ans auparavant, notamment des Piaggios MPIII première génération.



Nous commençons à voir un léger décalage entre les pays du continent européen que nous traversons : la vie en Slovaquie était beaucoup moins chère qu'en Autriche. Ce fut ainsi l'occasion pour notre troupe de réaliser une des soirées les plus mémorables de notre voyage à Bratislava. Après avoir visité le cœur de la ville et fait une tournée des karaokés, nous nous sommes liés d'amitié avec différents groupes d'étudiants Erasmus, expliquant notre aventure européenne en MG. Le lendemain, cap sur Budapest à travers les plaines slovaques. Les autos avancent bien, malgré la température qui commence à augmenter.



Hongrie

Notre arrivée à Budapest fut un coup de cœur pour notre équipe. Nous avons pris deux jours d'arrêt dans la capitale pour visiter calmement les lieux et nous reposer après avoir déjà parcouru plus de 1 500 kilomètres.

Nous avons alors découvert une ville dont l'architecture témoigne d'influences européennes au sens large, aussi bien anglo-saxonnes avec son parlement ressemblant fortement au palais de Westminster, qu'orientales ou ottomanes avec le Bastion des pêcheurs, une forteresse néo-romane au bord du Danube. Visiter Budapest de jour puis de nuit a été un moment magique de notre périple : après avoir longé le Danube pendant plusieurs jours, nous avons passé deux soirs près des quais de la ville, au plus près de ce fleuve.



C'est ainsi qu'en quittant cette magnifique capitale du centre de l'Europe, nous nous sommes mis en direction d'Oradea. C'est une route en piteux état que nous avons alors empruntée pour rejoindre la frontière roumaine, assurément la plus rafistolée de toutes celles que nous avons empruntées jusqu'alors.

Nos trois MG se sont retrouvées toutes secouées, et bien obligées de rouler « vite » pour la première fois du voyage. À partir de la Slovaquie, nous nous étions bien aperçus que les limitations de vitesse n'étaient plus respectées, mais nous ne pensions pas que sur des départementales à une voie et parsemées de nids de poules, des camions rouleraient à plus de 110 km/h...

C'est ainsi la Magnette qui était le plus à la peine, dans la mesure où nous ne voulions pas dépasser une moyenne de 95 km/h sur de longues distances afin d'économiser la mécanique. Les silent-blocs en ont également pris pour leur grade au cours de cette traversée... Enfin, nos autos sont faites pour rouler, et nous devons bien rallier la Roumanie !



Roumanie

Après avoir roulé toute la journée, nous sommes arrivés au coucher du soleil à Oradea. La traversée de la frontière a été un moment d'émotion car nous arrivions dans le pays le plus à l'est de notre voyage...



Nous avons pris quelques photos à la frontière puis avons rejoint le camping d'Adam, un lieu familial et très bien aménagé par notre hôte. La MGA, la MGB et la Magnette ont créé une petite animation à notre arrivée au camping : « Woaw such beautiful cars... Combien ça coûte ? » Ce subtil mélange d'anglais et de français utilisés par nos amis roumains était sympathique, nous découvrons un pays lié à la culture française où les habitants comprennent notre langue et nous répondaient en français ou franglais. Après le traditionnel verre de bienvenue - la « goutte » locale et bien forte - nous avons fait un barbecue puis installé nos tentes dans un petit carré d'herbe.



Au moment de partir d'Oradea, une petite mésaventure nous est cependant arrivée... Nous avons fermé de l'intérieur les quatre portes de la Magnette. Pour l'ouvrir à nouveau, un fil de fer passé à travers le side screen nous a permis de lever le loquet de celui-ci, d'y passer la main et d'ouvrir la porte. Cette opération nous aura valu de rameuter la moitié du camping, nous regardant voler notre propre voiture... Sacrée histoire, qui s'est d'ailleurs répétée en Serbie !

La route ralliant Oradea à Cluj Napoca a été un moment de plaisir : nous avons emprunté des routes du réseau secondaire où les camions ne passaient pas. Les belles

mécaniques déchainent les passions en Roumanie et c'est le pays où nous avons reçu le plus d'appels de phares, de klaxons et de pouces levés. Un accueil sympathique pour notre équipe ! Nous avons alors découvert des forêts, des plaines et des villages reculés où soudainement les routes pouvaient être en cours de rénovation et donc rabotées sur plus de cinq kilomètres (= plus aucune route / passages en terre). Cela nous donnait vraiment l'impression d'être partis à l'aventure !




www.millersoils.fr

Utilisez le code MGCF.20 pour une remise de 5% sur nos produits

SARL Adinvenio - siret: 48984862200010
tél: 05 55 78 54 20 - email: cara@millersoils.fr

MILLERS OILS
AUTHORISED
DISTRIBUTOR



TEA CEREDE
L'ASSUREUR PASSIONNÉMENT
COLLECTION DEPUIS 1960

Société de courtage d'assurance membre à FORUM
Sous le n° 07 597 267 - RCS Paris 3812 015 788

5 rue du Général Foy
75008 - Paris
Contact : Corinne Céréde
Tél. +33 (6) 12 11 47 41
Mail. ccerede@finaxy.com

WWW.TEA-CEREDE.COM

Filière de **FINAXY**
GROUP

Après avoir roulé toute la journée, notre arrivée à Cluj Napoca a été pour le moins cocasse. La « pensiune » que nous avions réservée avait un accueil peu engageant, avec sa gérante fumant une cigarette et accoudée au comptoir, des machines à sous que les clients frappaient d'agacement, des bouteilles d'alcool disposées en rang d'oignon... L'établissement n'avait pas mis de photos de son accueil sur son site internet ! Enfin la nuit n'était pas chère et les autos étaient à l'abri, derrière un portail et sous leurs bâches. Nos pilotes ont tout de même bien veillé à surveiller nos MG, dormant fenêtre ouverte et l'oreille tendue. De Cluj Napoca à Deva la route a été longue mais toujours sans grosse chaleur, nous n'étions pas encore touchés par la canicule qui sévissait en France et en Allemagne.

Nous sommes arrivés au soleil couchant dans une petite « pensiune » où des enfants roumains ont accouru pour discuter avec nous en français. Nous leur avons montré nos autos et avons discuté avec eux. Ce court échange fut agréable, avant que nous rangions nos montures pour la nuit et préparions le dîner. C'est ici avec beaucoup de sympathie que nous avons été accueillis par l'hôte des lieux, nous proposant de faire une machine de linge.

Pour le coup toute l'équipe - dont Andreas - a sauté sur l'occasion.

Le lendemain matin toutes nos chaussettes, caleçons et t-shirts étaient étendus sur un fil devant notre petite maison, en attendant notre départ. À 34 degrés, le linge a séché dans la matinée et pour 13h nous étions partis.



Durant les deux jours suivants, nous avons roulé à travers les cols roumains pour rejoindre la Serbie, cette route faisant partie des plus belles du voyage, entre Deva et Belgrade.

Pour suivre la deuxième partie de notre voyage entre Belgrade et Paris - passant par la Serbie, la Bosnie, la Croatie, la Slovénie, l'Italie et la Suisse, vous pourrez nous lire dans le prochain numéro d'Heritage ! La Chronique de la section Jeunes s'élargit exceptionnellement pour deux numéros, afin de vous

raconter les aventures qui nous sont arrivées durant ce périple magique. Se replonger dans nos photos au jour le jour et vous retranscrire notre circuit est pour nous un plaisir, qui appelle à nouveau au voyage... À quand notre prochaine expédition ?

Pierre Bothorel

Photos: Valentine Wendel et Pierre Bothorel

Dessin: Jean Marie Guivar'ch

Nous tenons à remercier l'ensemble de nos sponsors sans qui cette aventure n'aurait pas pu avoir lieu : la FFVE, Classic Experts, Passion Assurances, SODIFAIC, LEUCO, ARCTECH, l'enseigne Intermarché d'Avignon et le MG Club de France, ainsi que tous les donateurs privés. Merci !

BETASET
SPECIALISTE PIÈCES MG
QUALITÉ - STOCK - DISPONIBILITÉ DES PIÈCES

Depuis 1991 nous sélectionnons avec soin les meilleures pièces pour MG de collection

Plus de 15000 pièces en stock
LIVRAISONS RAPIDES
www.betaset.fr

Depuis 1991
AdhWrest FFVE1074
Fabricant Français

Restom

Technologies pour la restauration des véhicules anciens

- + Dérouillant phosphatant
- + Peintures solvantées haut de gamme
- + Rénovateur Chrome, Alu, Inox, Cuivre...
- + Kit Anodisation aluminium et Zingage acier

ET BIEN D'AUTRES PRODUITS POUR ENTREtenir - Vos anciennes -

Superkit
AVANTAGE
ACIER / ALU / POLYESTER
GARANTIE RESTOM 100% SATISFAIT

Traitement réservoir

Le Superkit RESTOM : souvent copié, jamais égalé !
+ 150 000 réservoirs traités en France.

+200 produits
restom.net

Retrouvez toutes les dates de salons et bourses sur notre site web

20, rue du 1^{er} Mai,
71500 Louhans
03 85 74 95 60
restom.net

RestomFrance Restom_France

LA PAGE DES BÉNÉVOLES

L'objectif de cette rubrique est de vous présenter les bénévoles qui donnent de leur temps pour contribuer au fonctionnement du club. C'est l'occasion de mieux connaître ou de découvrir des personnalités peu ou pas connues des MG'istes, car les tâches qu'elles assument, bien qu'indispensables, ne sont pas toujours très visibles. Nous vous présentons aujourd'hui Bernard Henry dont le nom est connu par un certain nombre d'entre vous, sans pour autant que vous connaissiez toujours tout ce qu'il fait au sein du club.

BERNARD HENRY MEMBRE N° 1048 L'AMITIÉ EN RETOUR

Lorsque j'allais au collège, je voyais souvent une MGB dans la rue. C'était boulevard de l'Hôpital à Paris. Je me disais « un jour, j'en aurai une ! ». Cette idée est restée longtemps gravée dans ma tête. Les hasards de la vie font que, malheureusement, les rêves mettent un certain temps avant de se réaliser. Exerçant professionnellement dans un domaine très différent, j'ai néanmoins réussi à être en contact très étroit avec le sport automobile, que ce soit l'animation sportive du club Ferrari, au bord des circuits ou lors des rallyes en qualité de commissaire de piste, par exemple. Ainsi a commencé ma « carrière » de bénévole.



Bernard Henry en compagnie de Gilles Dumazet au rallye historique de Dieppe

J'ai aussi eu quelques autos « amusantes » comme une Dauphine 1093, une Fiat 500 Abarth ou encore un coupé DAF Marathon. Mais voilà qu'en 2003, ma bonne étoile me donne l'opportunité de faire l'acquisition d'une MG Midget, qui a depuis été remplacée par une MGB. Enfin des MG ! Comme je fréquentais le salon Rétromobile depuis l'origine, c'est au cours de ma visite de l'édition 2005 que j'ai fait des rencontres sympathiques sur le stand du MGCF. Et une adhésion de plus au salon !

De fil en aiguille et à force de discussions et de contacts nouveaux, j'ai proposé en 2008 la réalisation d'un comptoir pliable et d'une table basse octogonale dont le plateau

serait décoré avec le logo MG. Cette table est présente à Rétromobile et d'autres manifestations depuis cette date. C'est ainsi que j'ai mis le premier doigt dans Rétromobile ! N'étant pas trop malhabile de mes mains, j'ai ensuite proposé de réaliser une réserve démontable pour le stand. Le coût de fabrication, modéré au regard des redevances facturées chaque année par l'organisateur pour en mettre une à disposition, a vite emporté la décision du président, Philippe Aubry. Là aussi, cette réserve est toujours utilisée pour le salon. L'ambiance chaleureuse et la bonne humeur de l'équipe Rétromobile, combinées à mon penchant pour la bonne chère, que je confesse, m'ont fait prendre tout naturellement en charge la restauration de mes camarades. C'est également moi que vous trouvez derrière le buffet que je prépare pour la soirée club. Tout cela, je le fais avec plaisir pour les amis de « ma bande Rétro ».

En 2011 sont arrivées les bâches dessinées par Thierry Dubois. Elles vont de salons en grandes manifestations comme les 30 ans du club à Monthléry, l'Event du Touquet, les MG Days à Magny-Cours ou encore les 40 ans



du club à Vichy. Elles étaient stockées dans mon garage, comme les autres matériels, et j'en ai assuré la logistique jusqu'à l'année dernière. On me voit aussi donner un coup de main au salon du Mans, par exemple, ou faire de brèves apparitions au Mans Classic où je suis officiel.



J'ai déjà mentionné la bande Rétro, je voudrais souligner que même si, pour la plupart des membres du club, j'œuvre dans l'ombre, j'y ai fait de très belles rencontres, dans toute la France. **Voilà ce que je retire de ce temps que je consacre au club : de l'amitié, encore de l'amitié. Puissent les membres récents, et les moins récents, prendre conscience que faire le premier geste pour le club n'est pas si difficile et que le plaisir en retour est immense et durable. Des bénévoles enthousiastes sont le meilleur moteur pour le club.**

Bernard Henry

FAIRE HIVERNER SA MG



Le calendrier avance, les thermomètres descendent et les odomètres s'arrêtent.

Même si cette photo illustre bien que nos MG sont « snow-proven », il ne faut pas se cacher que rares sont celles utilisées au quotidien. Donc, dans leur immense majorité, voici venu le temps des frimas et du remisage hivernal. Ces quelques éléments pratiques vont vous aider à faire que votre MG passe au mieux cette période de moindre activité. Ils s'adressent en priorité aux modèles les plus anciens, plus vulnérables à la rigueur de l'hiver, mais on verra que certaines dispositions peuvent s'appliquer à toutes les générations de MG.

1. Les éléments à traiter

Avant tout, il faut considérer l'ensemble des éléments devant faire l'objet d'attention, et par ordre d'importance : l'électricité (batterie), les fluides (huile, eau, essence), les pneumatiques pour finir avec les éléments extérieurs et intérieurs les plus sensibles.

L'électricité

En matière d'électricité, c'est essentiellement de la batterie dont il faut se soucier car elle craint :

- **La décharge** : lorsqu'elle reste branchée au circuit électrique, elle finit par se décharger, même si le contact n'est pas mis, car il persiste une consommation électrique minime (pertes),
- **Le froid** : elle ne délivre plus sa pleine intensité lorsqu'il fait froid, et elle craint le gel.

En conséquence, pour un arrêt prolongé, il faut couper le contact en débranchant le pôle relié à la masse, c'est-à-dire le moins (-) pour les voitures au négatif à la masse (Negative Earth) ou bien le plus (+) dans le cas contraire (Positive Earth).

Cette disposition est particulièrement utile pour les MG modernes dont l'antidémarrage ou l'alarme consomment à l'arrêt et peuvent vider la batterie en quelques semaines.



Cosse « coupe-circuit »



Coupe-batterie

Plusieurs précautions permettent de protéger efficacement votre batterie :

- Équiper le pôle adéquat d'une cosse « coupe-circuit », ou mieux encore, installer un coupe-batterie,
- Utiliser un chargeur d'entretien. Il maintient la capacité de la batterie à 95-100 % en surveillant sa tension et envoie si nécessaire une impulsion pour la maintenir chargée. On peut (doit) le laisser branché toute la période hivernale.



Chargeur d'entretien

Si les températures sont très négatives, il est préférable de déposer la batterie et de l'entreposer dans un lieu sec et à l'abri du gel.

La température optimale de stockage est aux alentours de 15°C.

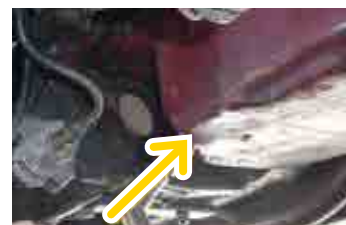
Attention : ne pas débrancher la batterie de votre véhicule moderne (post-2010), car des calculateurs seraient arrêtés, impliquant un passage en concession obligatoire !

L'huile

L'huile usée perd de son onctuosité (capacité à s'accrocher aux parois du moteur), diminuant la protection interne. Elle contient des particules métalliques et de l'humidité, favorisant la corrosion. Mais elle accumule aussi du liquide de refroidissement, de la saleté, de l'eau, du carburant et d'autres contaminants puis elle se dégrade et s'oxyde, en raison de la chaleur intense. Elle finit par former une sorte de boue, un liquide épais et gélatineux qui, au final, descend en fond de carter et dans le filtre à huile, et s'y solidifie.

C'est pourquoi il est préférable d'effectuer la vidange de l'huile moteur à l'automne. Et ainsi, le moteur sera fin prêt dès le retour des beaux jours.

Profitez-en pour vérifier le niveau d'huile des carburateurs (dashpot).



Le liquide de refroidissement

La quasi-totalité des radiateurs contiennent les liquides modernes toutes saisons, réputés stables, mais qu'il faut quand même vidanger tous les 4 ans ou 60 000 km. Et la vidange est impérative si cet été, au hasard d'une sortie, vous avez dû faire un complément avec de l'eau.

La vérification du niveau de protection passe par un pèse-antigel, un outil qui ne coûte pas cher et qui peut sauver votre moteur.

Enfin, si votre MG en est équipée, vérifiez votre bocal de lave-glace, qui doit contenir du liquide antigel, et non pas simplement de l'eau (videz le en cas de doute).

L'essence

Elle se dégrade avec le temps, avec une baisse de son indice d'octane, jusqu'à entraîner une panne au démarrage. Elle peut supporter un stockage de 3 à 10 mois, puis elle change d'odeur, de couleur (brun rouge) et d'indice d'octane. Moins il y a d'essence dans le réservoir, plus sa dégradation est rapide. Par ailleurs, l'essence additionnée d'éthanol (SP95-E10) se dégrade plus vite et augmente l'oxydation des réservoirs métalliques. Il est donc conseillé d'utiliser la SP98-E5 (RON98).

De plus, un réservoir métallique vide, ou presque, est sujet à la formation de condensation lors des variations de températures et de fait conduit à la corrosion. Ce phénomène est accentué par le fait que les carburants actuels, prévus pour les réservoirs en plastique, ne sont plus complétés d'anti-oxydants. Il faut savoir qu'environ un gramme d'eau par litre d'air dans le réservoir finit par se mélanger à l'essence ; par conséquent plus votre réservoir est rempli moins il y a d'air dedans et donc moins il y aura d'eau dans votre essence ! Au final, un réservoir plein, au moins au $\frac{3}{4}$, sature l'air résiduel de vapeurs qui limitent l'humidité.

On peut aussi aller jusqu'à :

- Obstruer l'orifice du réservoir dans le cas d'un bouchon ventilé (ou juste fuyard), par un simple adhésif (ne pas oublier de l'enlever au redémarrage...),
- Ajouter éventuellement un additif stabilisant avant de faire le plein, mais le SP98-E5 contient déjà beaucoup d'additifs, donc l'effet réel du stabilisant n'est pas vraiment mesurable.

Le liquide de frein

La plupart des MG dispose de circuits hydrauliques pour commander les freins et l'embrayage. Ces circuits comportent un ou deux réservoirs de liquide (plastique transparent ou métal) dont la surveillance doit s'effectuer à trois niveaux :

- Tout d'abord, la couleur du liquide. De claire elle devient progressivement foncée, voire noire, du fait notamment de l'usure des coupelles internes en caoutchouc, et doit alors être remplacée,
- Ensuite, les niveaux. Ils baissent légèrement, en raison du rattrapage de l'usure des plaquettes. Avant le remisage, il faut noter les niveaux qui ne doivent pas baisser durant l'immobilisation, sinon une fuite est avérée,
- Enfin la périodicité. Le guide d'entretien et les notices constructeurs vous indiquent à quelle périodicité (temps ou kilométrage) le liquide doit être remplacé. Par tranquillité, si l'échéance est proche, il ne faut pas hésiter à anticiper la vidange.

Les pneumatiques

En hiver, vos pneus risquent de perdre progressivement un peu de pression, aussi convient-il de les surgonfler de 300 grammes au moins. Noter la pression pour relever toute perte anormale. Ils n'aiment pas l'immobilisme, avec un risque d'ovalisation ou de « plat », créé par l'écrasement sous le poids du véhicule. On peut réduire ce risque avec des cales, de forme arrondie. Et n'oubliez pas de surgonfler également votre roue de secours.

Enfin pour un remisage de longue durée, il est préférable de poser la voiture sur des chandelles, les pneus touchant à peine le sol pour ne pas supporter le poids de l'engin.



Attention, le décret-loi Montagne 2020-1264 du 16 octobre 2020 impose du 1^{er} novembre au 31 mars dans les départements désignés (48 quand même !) et sur décision préfectorale, d'équiper son véhicule de pneumatiques neige ou « toutes saisons » 3PMSF ! Bien sûr, pas de dérogation pour nos anciennes...

Les autres éléments extérieurs ou intérieurs

Le caoutchouc : le caoutchouc est un matériau altérable qui demande un entretien régulier. Avec le temps, il a tendance à durcir, à craqueler et se déchirer et en particulier lorsque les températures sont basses. Pour conserver plus longtemps vos caoutchoucs (joints de pare-brise, de fenêtres, d'ouverture des portes, de coffre et du Webasto), il faut les protéger avec un aérosol au silicone afin qu'ils conservent leurs caractéristiques et leur souplesse. Vous pouvez également utiliser du talc ou du savon de Marseille pour cette opération.

- **Les glissières et charnières** : elles se protègent avec un aérosol sec aux PTFE (plus connu sous le nom de Teflon®), à utiliser aussi pour vos serrures.
- **Les parties métalliques** : jeter un coup d'œil aux parties métalliques pour identifier les petites attaques de rouille. Puis stopper ou convertir ces débuts de corrosion avec un produit spécifique, par exemple du Férose.
- **Le cuir** : penser à le nourrir avant l'immobilisation. Un simple lait pour bébé ou démaquillant suffit. Si cela menace votre couple, allez en acheter un tube chez un discounter.



2. Avant le remisage

Avant tout remisage de votre MG, il y a deux opérations importantes à faire pour protéger l'extérieur de la voiture :

Le nettoyage de la carrosserie, pour en retirer tout agent agressif /corrosif qui pourrait détériorer la peinture (excréments d'oiseaux, résine d'arbre, agent polluant). Il permet aussi d'éviter les micro-rayures lors de la pose d'une housse de protection. N'oubliez pas les chromes et aluminium.

La pose d'une cire de protection de la carrosserie, afin de la retrouver dans un parfait état au printemps venu. Chromes et pièces en aluminium ont des produits dédiés. Enfin, les paquets de lames ressorts à protéger aussi (graisse bisulfure ou PTFE).

Quant à l'intérieur, débarrassez-le de tout souvenir estival ! (cartes, publicités, emballages et restes divers), qui sont des pièges à humidité.

Quand toutes les vérifications préalables sont accomplies, offrez à votre MG une belle balade automnale d'au moins 30 km pour que tout se mette bien en place (graissage, lubrification, pièces mobiles de freinage, suspension, direction, rotules...) et que le système d'échappement soit bien débarrassé de toute humidité !

Ensuite, pour les roadsters et cabriolets, le montage de la capote est impératif, sinon elle se rétractera (surtout vinyle) et sera très difficile à réinstaller plus tard.



Le véhicule en abri clos peut avoir ses vitres entrebâillées ou bien être muni d'un absorbeur d'humidité. Une bâche légère, comme celle distribuée à Vichy, protège des poussières ambiantes (voir ci-dessous «Pendant le remisage»). Prévoir de :

- › Caler la MG, mais sans le frein à main, pour éviter une pression continue dans les cylindres de roues des freins arrière, et/ou que les garnitures de frein ne se collent contre les tambours.
- › Enfin, sur sol en béton, installer une toile sous le véhicule pour prévenir les remontées d'humidité.
- › Éventuellement, obstruez le pot d'échappement avec un simple chiffon (ne pas l'oublier au redémarrage...)

3. Pendant le remisage

Si aucune promenade n'est possible pendant cette saison hivernale :

- › Surveiller la tension de la batterie (même débranchée) et la recharger le cas échéant,
- › Pousser votre MG d'un demi-tour de roue, afin de prévenir l'ovalisation des pneumatiques (par leur carcasse de fils d'acier),
- › Enlever simultanément la bâche de protection, si elle est étanche à l'air, pour quelques instants de ...respiration. C'est là le minimum, auquel il faudrait rajouter à l'occasion le démarrage du moteur (pour lubrifier le haut moteur) et quelques tours de roues, bons pour l'embrayage, les freins et la boîte, surtout si celle-ci est automatique.



Conclusion

Voilà, après avoir mis en application tous ces conseils, il ne nous reste plus qu'à attendre la saison prochaine. Mais ne nous cachons pas : le mieux est toujours d'effectuer une sortie mensuelle de 25-30 km car les anciennes n'aiment pas l'immobilisation et se conservent bien mieux lorsqu'elles roulent que lorsqu'elles sont remisées



Pour le reste, appliquer les quelques règles de bonne conduite de l'amateur de MG :

- › rejoindre un canapé, de préférence Chesterfield, blotti dans un plaid écossais en Shetland, pour relire votre collection de Heritage,
- › refaire le niveau de votre verre, avec un Whisky Speyside (par exemple),
- › préparer la venue du père Noël en consultant la boutique du MGCF ou les sites de nos partenaires... 😊

Jean-Luc Lachaux

NOUVEAU

GS27
DEPUIS 1968

LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES
AUTO, MOTO & CYCLE

> DÉSOXYDE LES SURFACES

> BRILLANCE EFFET MIROIR > COMPATIBLE TOUS MÉTAUX

Fabrication Française Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Cycle sur www.GS27.com et en magasins spécialisés

MG 1100

"SORTIE DE GRANGE" D'ALAIN DANOY

C'est un ancien membre du club, spécialiste des 1100 1300, qui a découvert la présence de cet exemplaire dans le sud de la Sarthe en juin 2020.

Il a alors proposé aux membres locaux du club d'en faire l'acquisition. J'ai eu connaissance de cette voiture originale et attachante par mon ami Jean-Marie.

Je lui ai donc demandé, n'habitant pas trop loin, s'il aurait la possibilité d'aller la voir et faire des photos afin que je puisse statuer sur un éventuel achat. Ce qu'il fit début juillet.



Suite à une casse moteur, cette 1100 de 1965 avait fait l'objet en juin 1989 d'un échange standard moteur, d'une réfection mécanique, du changement de l'embrayage, des roulements de roues, d'un remplacement du berceau arrière, avec un changement des bas de caisse, de la réfection des portes, du dessous de la carrosserie et d'une remise en peinture complète, accompagnée de la réfection des chromes.

Par contre, pour une raison inconnue, ses doubles carburateurs avaient été remplacés par un seul, comme sur les 1100 non MG.



Toutes les factures accompagnaient le véhicule avec même le catalogue d'origine BMC des pièces détachées.



Une fois remise en état, elle n'avait été utilisée par le père de l'ancien propriétaire que pour aller à la pêche et aux champignons.

Après son décès, elle avait été remise dans un box pendant 14 ans.

Les photos ne montrant pas de problème rédhibitoire pour ce modèle bien sujet à la corrosion surtout au niveau des supports des faux châssis, ainsi qu'une suspension non affaissée, j'ai décidé d'aller la récupérer avec un plateau.



De retour en Normandie, les travaux de remise en route ont commencé.

Pneus neufs, vidange et remplacement des fluides, contrôle de l'état des cylindres et que le moteur n'était pas bloqué, nouvelle batterie, remplacement des récepteurs de frein arrières, des flexibles et de certaines parties de tuyauterie...

Puis vérification des circuits (électrique, d'alimentation), du carburateur et de l'allumage. quinze jours après elle faisait ses premiers tours de roues dans mon allée.

Beaucoup d'éléments n'étaient plus d'origine, je les ai ensuite remplacés grâce à l'aide de notre ancien spécialiste et son stock de pièces.

Ce fut suivi d'une remise en état du faisceau électrique au niveau du tableau de bord associé à son revêtement, ainsi que de la réparation du compteur bloqué et son branchement avec un câble neuf.

Début décembre 2020, elle passait son contrôle technique sans autre remarque que de la corrosion légère.



Après lustrage intégral réalisé par mon fils Grégoire, elle semblait presque arrivée de chez Richard SA son importateur en France. Depuis, je l'utilise pratiquement tous les jours, j'ai effectué plus de 5000 km à son volant.

Elle fait sensation dans la région car c'est un modèle qui a pratiquement disparu de la circulation, malgré les 27 814 exemplaires MG produits. Elle a retrouvé ses deux carburateurs et, avec un échappement Manifold trois branches, elle a un peu plus de nervosité. Une culasse est en cours de modification pour améliorer légèrement ses performances.

Actuellement elle vient d'être équipée d'une couronne de démarreur neuve et le remplacement de son embrayage est en cours.

C'est un modèle très confortable avec sa suspension hydroelastic, ce qui étonne tous ceux qui sont montés pour faire un tour avec moi.

Les pièces mécaniques sont assez facilement disponibles car très proches de celles des premières minis et pour les autres il y a un spécialiste des ADO 16 en GB : Longbridge Motor Spares Ltd.

Exposée au salon de Rouen en 2021 sur le stand du MG club, elle a attiré beaucoup de curieux ainsi que d'anciens propriétaires à qui cela a rappelé de bons souvenirs.



Depuis, elle a été rejointe en août dernier par le même modèle MG de 1965 et aussi en couleur British Racing Green, acquis par mon ami Gilbert Latour, membre du club. Il y a donc deux MG 1100 identiques dans le Calvados.

Qui pour relever le défi de faire mieux ?

Alain Danoy
Animateur du registre 1100 et 1300

LA MGB EN MINIATURE AU 1/43^{ÈME}

La MGB étant le modèle de la marque le plus répandu, il a aussi été le plus reproduit en miniature et il s'avère difficile, voire impossible, de présenter l'exhaustivité des modèles qui ont vu le jour au cours de ces 60 ans. Cet article se limitera donc à la présentation des miniatures « historiques » les plus anciennes et contemporaines de la B à l'échelle 1.



Les MGB Dinky Toys

La première reproduction de la MGB en miniature, en réalité au 1/43^{ème}, a été le cabriolet produit par la célèbre maison de Liverpool Dinky Toys England de 1962 à 1969 sous la réf. 113. Particularité intéressante et innovante, elle a été rendue disponible à la vente le même jour que la vraie voiture ! Autre innovation, elle fut la première Dinky Toys avec les portes ouvrantes.

Son coloris était ivoire avec intérieur rouge pour la version d'origine produite sur le territoire anglais. Les versions, moins répandues, produites en Afrique du Sud seront bleues avec intérieur rouge ou rouges avec intérieur crème.



Entre 1968 et 1970, le groupe Meccano-Triang ne pouvant exporter vers l'Inde, y transféra certains outillages et moules de Dinky Toys. Quelques vingt moules obsolètes furent acquis par Atamco, une société de Calcutta. En février 1970, la première MGB indienne est fabriquée.

Si, au début, les autos conservent la mention Dinky Toys sur les boîtes et sur les châssis, cette mention s'accompagne de la précision « Made in India ».

Ces premiers modèles Indiens, très rares et difficiles à trouver aujourd'hui, souffraient d'une qualité de moulage médiocre. Ces Dinky Toys, vendues très bon marché, devaient à l'origine se cantonner au marché local. Néanmoins, les modèles indiens vont se retrouver assez vite dans des bazars londoniens à des prix de vente plus élevés que ceux pratiqués en Inde, mais restant très abordables pour le marché anglais. La décision fut prise de modifier le nom de marque Dinky en Nicky pour que l'acheteur puisse mieux les différencier.





Des boîtes et des châssis sont créés avec la nouvelle marque « Nicky Toys ». Elles furent produites jusqu'au début des années 80 dans une grande variété de couleurs : gris métal, rouge métal, rouge intérieur rouge, vert métal, vert intérieur vert, vert clair intérieur rouge, vert clair intérieur vert foncé, jaune intérieur jaune, violet métal, bleu métal intérieur bleu métal, bleu nuit, bleu clair intérieur rouge.

Les premiers modèles étaient munis de roues aux jantes tournées en alu avec des pneus en caoutchouc portant la marque Dinky Toys. Les modèles et les versions suivantes recevront des roues en plastique dont il existe plusieurs types. Les Nicky Toys, bien que plus répandues que les Dinky Toys « Made in India », sont aujourd'hui très recherchées en Europe.



Les MGB Corgi Toys

En 1967, le gallois Corgi Toys sort aussi une MGB mais uniquement en version GT sous la réf. 327 et de couleur rouge bordeaux. Une valise en plastique est également fournie dans la célèbre boîte jaune et bleue.



Elle sera la miniature Corgi la moins produite car, en 1969, son moule est modifié pour la transformer en MGC.

En premier, sort un coupé jaune avec capot et hayon peints en noir pompeusement nommé « Competition Model » sous la référence 345.

En parallèle, Corgi Toys diffuse en quantité très restreinte un autre coupé entièrement peint en orange mais, semble-t-il, surtout diffusé dans des coffrets comprenant un camion transporteur de modèles de l'époque dont l'un d'eux est... cette MGC GT.



En 1970, une nouvelle version apparaît (réf. 378) de couleur orange avec capot noir et les fameuses roues « whizzwheels » montées sur aiguilles pour rouler plus vite ! Le conditionnement est aussi modifié, cette année-là, sur toute la gamme avec un emballage rouge et jaune muni d'une fenêtre en cellophane transparent.



Abingdon Classics

Dans la fin des années 70, la société Abingdon Classics, qui avait décidé de reproduire toutes les MG en utilisant les peintures achetées chez le fournisseur de l'usine MG, a bien évidemment sorti la MGB dans toutes ses variantes. Hélas, elle subira le même sort que la marque MG, à peu près en même temps !



Plus tard, d'autres artisans et industriels s'empareront de la MGB pour la reproduire avec des méthodes de fabrication plus actuelles et dans des contrées plus lointaines. Mais cela est une autre histoire !

Christophe Jacquot



moss-europe.fr
Keeping the great marques alive



UPO 929, Fitzwilliam Racing MGA, Sponsorisé par Moss Europe au festival 72nd Goodwood Members' Meeting 2014

Prix, service, qualité, disponibilité.

Moss, la référence: Plus de 45 000 pièces détachées pour les voitures classiques britanniques, disponibles par Internet, téléphone, e-mail et dans nos points de vente



PARIS
+33 (0) 1 30 80 20 30

E-mail
sales@moss-europe.fr

site Web
moss-europe.fr

ebay
stores.ebay.co.uk/moss-europe-ltd

Facebook
facebook.com/mosseurope

Twitter
twitter.com/mosseurope

Approuvé : British Motor Heritage, MG Car Club, TR Register & FBHVC. ©Moss Europe Ltd, E&OE 2014

OFFRES, NEWS et PROMOTIONS - Pour en profiter, inscrivez vous afin de recevoir des emails de Moss en Français. Visitez moss-europe.fr, cliquez sur "Inscrivez-vous pour recevoir des emails" et saisissez votre adresse email.

La saison *MG Sport* 2022 s'est achevée comme chaque année début octobre après le roulage sur le circuit Michelin à Ladoux. Les « fans » de la piste sèche et de la piste mouillée se sont régalés... C'était le dernier roulage sur le circuit du Centre de Recherche Michelin puisque l'année prochaine nous irons exercer nos « talents » sur le circuit du Mas du Clos dans la Creuse, au cœur des contreforts du Massif Central.

Le calendrier *MG Sport* 2023 se met en place avec les incontournables *God Save the Car* à Montlhéry, les *Classic Days* à Magny-Cours et de nouvelles propositions de roulage que vous découvrirez prochainement.

Enfin, vous êtes nombreux à hésiter pour nous rejoindre sur les pistes mais pour commencer venez d'abord en spectateur voir comment se passent les roulages et dans quelle ambiance !

À bientôt pour de nouvelles aventures en *MG Sport* !

Philippe Bergel, animateur *MG Sport*

Calendrier

Les prochaines dates prévisionnelles du calendrier *MG Sport* 2023 :

- **25 mars** : circuit de l'Auxois Sud SCCT tous modèles avant 1984 (inscription à partir du 11 novembre),
- **Avril** : *God Save The Car* (date à confirmer),
- **29 et 30 avril** : les *Classic Days* à Magny-Cours : inscriptions ouvertes,
- **8 octobre** : circuit du Mas du Clos SCCT : tous modèles avant 1984 (inscription à partir du 11 décembre).

Tous les détails des activités auprès de l'animateur de la section *MG Sport*

Philippe Bergel : philippe.bergel@mgclubdefrance.com ou 06 07 26 25 05



SCCT Ladoux Circuit Michelin • 1^{er} octobre



Comme tous les ans à la même époque, nous étions au rendez-vous du SCCT sur les pistes de Ladoux (centre d'essai Michelin). Sept équipages constituaient l'équipe du club : deux CGT, une Sprite, une Midget Ashley, la

A du président, une auto jaune de marque... Opel en remplacement de la Sprite de Pascal en cours de maintenance. Malheureusement notre ami Jean-Philippe a dû renoncer au dernier moment frappé par une crise de sinusite aigüe.



Sur place, les voitures descendues des plateaux, les derniers réglages sont effectués et nous sommes prêts pour le briefing traditionnel.

véritable festival de la part de notre spécialiste, Pascal, roi de la piste et de la glisse, qui nous fait vivre des moments forts.



L'organisation nous lâche ensuite sur la piste « sèche », par session de vingt voitures (selon les puissances). Les premiers s'élancent avec prudence sur une piste humide, permettant à celle-ci de sécher pour les suivants. Pour ma part, j'ai pu faire quelques tours de piste avec Pascal dans sa Manta jaune... du grand art !

Après la pause « pizza » au food truck, c'est la piste dite « du canard », arrosée en permanence, qui nous attend. Plus assurés que l'année dernière, nous cherchons les limites avec plus ou moins de réussite. Les plus téméraires nous gratifient de figures libres, de quelques séances de jardinage, mais aussi de belles dérivés. Nous avons de nouveau droit à un

16h30, il est temps de charger les voitures sur les plateaux, de quitter les lieux et ce, pour la dernière fois. En effet, le SCCT a choisi le circuit du Mas du Clos pour l'année prochaine. Nous sommes quelques-uns à le regretter car cette expérience sur piste mouillée est unique.

Merci aux participants, aux régionaux qui nous ont accueillis, aux organisateurs du SCCT qui nous proposent toujours une prestation sérieuse, de qualité et nous font vivre une belle journée, conforme à l'esprit des seventies. À l'année prochaine !

D'après le récit de Denis Vasdeboncoeur

RUBRIQUE DES REGISTRES

MG d'avant-guerre		Patrick Hagenaeers • 07 77 89 12 28 patrick.hagenaeers@mgclubdefrance.com
Séries T et Y	 	Patrick Crinière • 06 34 69 16 66 patrick.criniere@mgclubdefrance.com Alain Danoy • 06 89 13 84 56 alain.danoy@mgclubdefrance.com
Registre A et Twin Cam	 	Philippe Lacourt • 06 95 54 69 12 philippe.lacourt@mgclubdefrance.com François Schnyder • +41792123102 francois.schnyder@bluewin.ch
Registre B	 	Bernard Joubert • 06 76 96 56 76 bernard.joubert@mgclubdefrance.com Alain Dutreuve • 06 07 18 10 27 alain.dutreuve@mgclubdefrance.com
Registre C	 	Philippe Dumonceaux • 06 88 93 52 10 philippe.dumonceaux@mgclubdefrance.com Denis Vaseboncoeur • 06 80 41 97 48 denis.vaseboncoeur@mgclubdefrance.com
Registre B GT V8 et RV8	 	Philippe Pallas • 06 72 20 79 26 philippe.pallas@mgclubdefrance.com Christophe Esterle • 06 73 89 05 84 christophe.esterle@mgclubdefrance.com
Registre MIDGET		Thierry Dupont • 06 12 70 68 94 thierry.dupont@mgclubdefrance.com
Registre 1100 et 1300		Alain Danoy • 06 89 13 84 56 alain.danoy@mgclubdefrance.com
Registre Metro, Maestro et Montego		Nicolas Roughol • 06 37 65 87 90 Nicolas.roughol@mgclubdefrance.com
Registre MGF et TF		Patrick Hagenaeers • 07 77 89 12 28 patrick.hagenaeers@mgclubdefrance.com
Registre Série Z : ZR, ZS, ZT et ZTT	 	Philippe Dumonceaux • 06 88 93 52 10 philippe.dumonceaux@mgclubdefrance.com Nicolas Roughol • 06 37 65 87 90 Nicolas.roughol@mgclubdefrance.com



Après un été magnifique l'automne est là ! Nous allons encore pouvoir apprécier les teintes chatoyantes des feuilles des arbres et respirer l'air frais de la nature au volant de nos belles autos, en famille ou entre amis, et ainsi profiter de cette arrière-saison.

L'anniversaire des 20 ans de la MGT F a été dignement fêté lors du rallye organisé par Isabelle Georges et Joël Robin du 26 au 28 août en Flandre Maritime où 14 équipages étaient réunis : la visite du trois mâts « Duchesse Anne », la découverte de la ville de Bergues fortifiée par Vauban, la soirée MG à bord du « Princess Elizabeth » de 1927, la visite du chantier de reconstruction du « Jean Bart » et celle du blockhaus d'Eperlecques étaient au programme. Vous pouvez retrouver le récit de ce rallye sur les pages 50 et 51.

➤ Après l'anniversaire des 60 ans de la MGB à Beaune, ce modèle a également été mis à l'honneur sur les salons de :

- **Toulouse**, avec la MGB de 1962 de François Conte (parue dans le Heritage n°64),
- **Rouen**, avec une MGB cabriolet et une GT,
- **Strasbourg**, avec voiture de Thierry Troestler, la plus ancienne MGB du club (à retrouver en page 49),
- **Epoqu'Auto à Lyon**. Une MGB cabriolet, une MGB coupé ainsi qu'une B V8 seront exposées,
- Et pour finir avec cette série anniversaire, nous présentons « La dernière MGB » (pages 46 à 49).

➤ À retrouver également dans notre rubrique des registres la suite de l'article sur la MGA Twin Cam mystère.

Et pour la suite ?

➤ Côté revue « Heritage », vous aviez pu lire dans le numéro 66 l'article sur les 60 ans de la MG 1100, et vous retrouverez dans numéro 68 un dossier complet sur la MG Metro, présenté par Nicolas Roughol, notre animateur des MMM des années 80,

➤ Nous fêtons du 1^{er} au 4 juin 2023 à Epernay les 100 ans de la marque MG associé aux MG Days. Côté registre, nous espérons rassembler la plus grande diversité possible de modèles et en particulier les MG d'avant-guerre, témoins de l'héritage de Cecil Kimber, ingénieur talentueux, qui ont marqué les débuts de la marque et de l'histoire MG. Si aucune des MG Super Sport « Raworth » de 1923 n'a survécu, la MG 14/28 est sortie en 1924 et la première MG de compétition, « Old Number One », en 1925. Venez nombreux vous joindre à nous pour célébrer ce centenaire.

Continuez à prendre soin de vous afin de profiter des belles sorties organisées par le MGCF.

Amicalement,

Alain Dutreuve

AUTO CLASSIC CLUB

Garage - Magny Cours

“ L'expérience de la course au service de votre MG, ancienne ou moderne ”

Olivier QUENAULT



Restauration - Entretien - Mise au point - Réfection moteur/boîte de vitesse

1 bis Rue du champ de Magny - 58470 Magny Cours

Tel: 06.06.48.79.06 - autotonicclub.fr

03.86.59.77.11 - quenault.olivier@neuf.fr

L'ECHO DES MARTEAUX

Quelques modèles, certains peu courants, ont été adjugés cet automne.

VENTE	MODÈLE	RÉSULTAT (FRAIS INCLUS 20%)	
17 sept 2022 Bonhams Goodwood	MGB 1965 FIA Moteur 1.8 166 bhp	Vendue à £ 32 200	
17 sept 2022 Bonhams Goodwood	MG TD II 1953 Bon état	Vendue à £ 23 000	
9 octobre 2022 Bonhams Knokke Le Zoute	MG TF 1954 Moins de 10 000 miles	Vendue à 48 300€	
16 octobre 2022 Artcurial Paris	MGA Twin Cam Bon état	Vendue à 40 528€	
16 octobre 2022 Artcurial Paris	MG RV8 1996 LHD Très bon état 15 800 km	Vendue à 41 720€	



LA TWIN CAM « MYSTÈRE »

2/2

Dans ce second volet, notre enquêteur François Schnyder avait bon espoir de percer le mystère de la MGA du Jardin d'acclimatation.. Malgré toutes ses recherches – et vous verrez qu'il n'a pas ménagé sa peine – le mystère reste encore entier. Il a pu néanmoins rassembler des informations intéressantes, tout comme sur les deux MGA Twin Cam du salon de l'Automobile de Paris en 1958, des éléments qu'il nous livre ici.



LA SUITE DES RECHERCHES SUR LA TWIN CAM « MYSTÈRE »

Les archives de l'agence Keystone

Les archives de l'agence Keystone appartiennent maintenant à Getty Images. Une demande n'a pas permis de retrouver l'épreuve originale du Jardin d'acclimatation, ni les données relatives à sa publication. Dommage, car cela nous aurait peut-être permis de déterminer la couleur de la Twin Cam « mystère », une piste pour trouver son VIN (numéro de série) sur la base des rapports de production établis par l'usine pour chaque voiture.

Le site mgalzheimers

James Davis, fils d'un passionné anglais propriétaire d'une MGA Twin Cam achetée en 1961, a créé le site www.mgalzheimers.uk dans le but de financer les soins médicaux de son père, Rob Davis. Cette plateforme présente la passion de Rob pour sa voiture, la marque MG, et livre une masse de documents historiques et souvenirs accumulés au fil des ans. Dans la rubrique « Confessions of A Collector » du site en question on découvre l'original, selon James Davis, de la photo de la Twin Cam prise au Jardin d'acclimatation.



Pour la petite histoire, Rob Davis avait promis à son fils James que sa Twin Cam lui reviendrait à sa mort. En dépit de cette déclaration, la voiture a été vendue en 2016 et James Davis a progressivement mis en vente la totalité de la collection de souvenirs (dont la fameuse photo du Jardin d'acclimatation).

En 2018, par hasard, James Davis a découvert sur eBay que l'ex-voiture de son père était en vente en Angleterre ! Il l'a rachetée et en est devenu le « gardien » en pensant pouvoir sensibiliser l'opinion publique et collecter des fonds en faveur de la recherche médicale.



Le second objectif était de permettre à son père Rob de revoir son ancienne Twin Cam. Cette belle retrouvaille n'a pas pu avoir lieu car Rob, affaibli et atteint par la maladie d'Alzheimer, décéda en 2019.

Le projet caritatif s'est tragiquement terminé après la mort inattendue de James Davis en 2021. La MGA Twin Cam a été vendue le 17 septembre dernier à la vente aux enchères de Goodwood Revival et les fonds récoltés ont été versés au profit de l'Alzheimer Society en Angleterre, selon les dispositions que James avait lui-même précisément définies.

Cette seconde piste pour ma recherche s'est également perdue.

Catherine Candida

Catherine Candida, de son vrai nom Catherine Pojarsky, est originaire de la commune de La Panne dans les Flandres (Belgique) et elle avait 20 ans en 1958. Pour les amateurs de cinéma, sa filmographie est disponible sur internet et elle a tenu des petits rôles dans quelques films entre 1958 et 1963. Les autorités locales ont refusé de me communiquer son adresse actuelle en raison de leur politique régissant les données confidentielles. Là aussi raté ! J'aurais souhaité lui demander si elle avait le souvenir de la séance photo du bois de Boulogne.



Très difficile de trouver sur internet des clichés de l'actrice Catherine Candida, hormis cette apparition dans le film «Le miroir à deux faces» de 1958 avec Michelle Morgan et Bourvil dans les rôles principaux. On la voit ici aux côtés de Gérard Oury

LA SUITE DE L'HISTOIRE DES MGA TWIN CAM DU SALON DE L'AUTO DE PARIS 1958

Le roadster YD3 564

En janvier 2013, une enchère est publiée sur eBay proposant une MGA Twin Cam roadster, LHD, la carrosserie et le châssis ayant été restaurés dans les règles, sont prêts pour la peinture. Les pièces manquantes sont énumérées en détail. La plaque en métal avec le numéro de moteur est absente. La voiture est vendue avec ses papiers français.



YD3 564 lors de son achat sur eBay)

YD3 564 sera envoyée aux USA et rejoindra ensuite la collection de Bill Oesterle, personnalité très connue dans le monde de la collection (voir encadré). Une reconstruction intégrale s'imposait malgré le travail déjà fait, et a été effectuée entre 2018 et 2022 par Muncie Imports & Classics à Muncie, Indiana (USA).



YD3 564 après restauration

À propos de l'immatriculation française de YD3 564 :

Le recensement effectué par le registre du MGCF depuis 2021 a permis d'identifier sur la base des VIN (Vehicle Identification Number) 40 MGA Twin Cam présentes ou ayant été en France. La première de cette liste est YD3 564. Sur un document datant de 1991, seul le nom de famille Fitzwilliam, à Marseille, figure et reste une inconnue tout comme le lien éventuel avec la famille de Richard W. Fitzwilliam, propriétaire du team éponyme qui faisait courir des MGA & Twin Cam (1954-1959).

En revanche, le second propriétaire français nous permet de savoir que la voiture portait l'immatriculation 9033 MW 13 selon la copie de la carte grise émise le 12 juin 1987 et annulée en mars 2002. À la suite de ma demande, les archives du département des Bouches-du-Rhône ont répondu que, la communicabilité des registres de cartes grises étant de 50 ans, seuls les registres antérieurs à 1972 sont actuellement disponibles ! Réponse donc dans 15 ans !

Le coupé YM3 594

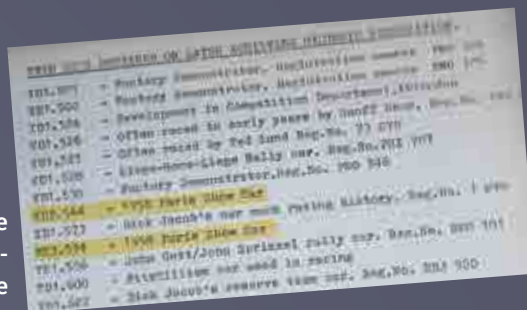
Comme pour le roadster du salon de l'automobile 1958, Bill Oesterle a trouvé le coupé **YM3 594** sur eBay, et la



voiture réside aux États-Unis. Son originalité est indiscutable. Cette voiture va bientôt se retrouver sur le marché (voir l'encadré sur Bill Oesterle). On espère pour la suite qu'un vrai amateur sera capable de préserver l'un des 125 exemplaires rares de la version Coupé en conduite à gauche !



YM3 594 dans son état actuel



La collection de voitures anciennes à « l'américaine » selon Bill Oesterle

Cet amateur éclairé de véhicules anciens, grand collectionneur et disposant de moyens importants, possède une magnifique collection qui est, pour nous Européens, hors du commun en raison de son ampleur. Bill Oesterle possède les deux MGA Twin Cam Coupé du salon de l'auto 1958.



Tristement, il est atteint d'une maladie incurable, la sclérose latérale amyotrophique (SLA ou maladie de Charcot) et il a placé 164 véhicules de sa collection sur BaT Auctions (Bring-a-Trailer Auctions) www.bringatrailer.com, un site de vente aux enchères sur internet. L'aspect bienfaisance est présent car BaT permet également de faire une donation en ligne en faveur de la lutte contre la SLA.

Bill Oesterle a par ailleurs joué un rôle déterminant dans la mise en place d'un partenariat entre BaT et le fabuleux « Indianapolis Motor Speedway Museum ». Au moment où nous écrivons ces lignes, les deux MGA du salon de Paris sont en vente sur le site de BaT.



Épilogue

Le mystère de la photo de la MGA Twin Cam au bois de Boulogne tient encore ! Espérons qu'un heureux hasard dans le futur, nous permettra enfin de dévoiler son numéro d'identification si difficile à trouver ! Malgré tout, cela nous a permis de rappeler la première présentation mondiale lors d'un salon automobile de la MGA Twin Cam et de faire de belles rencontres !



François Schnyder
francois.schnyder@mgclubdefrance.com



LA DERNIÈRE MGB

Pour terminer cette suite d'articles consacrés au 60^{ème} anniversaire de la MGB, quoi de plus naturel que d'évoquer la dernière MGB produite. Son, ou plutôt leur histoire (il y a eu le dernier cabriolet et la dernière GT produits) est parfaitement connue, et nous en profitons pour revenir sur la triste fin de l'usine d'Abingdon. Nous avons lancé une recherche des MGB les plus récentes au sein du club, et les propriétaires des deux voitures concernées (à ce jour !) nous en disent plus. C'est aussi l'occasion d'un update de la plus ancienne MGB du club, finalement découverte lors des 60 ans de la MGB à Beaune !

La fin de production de la MGB

Avec le lancement de la Triumph TR7 en septembre 1974, British Leyland avait décidé de miser sur ce modèle pour maintenir sa présence sur le marché des petites voitures de sport. Mais la décision d'arrêter purement et simplement la MGB fût précipitée par les mauvais chiffres de vente de la TR7. La direction de BL estimait que la poursuite de la production de la MGB pénalisait la TR7 et justifiait ainsi son retrait du marché. On sait que la TR7 ne se vendit pas mieux pour autant et sa production s'arrêta finalement en octobre 1981.

Après l'annonce le 10 septembre 1979 par British Leyland de la fermeture d'Abingdon - un triste jour qui sera baptisé le « black Monday » (voir notre Heritage n° 38) - et l'échec des négociations qui suivirent pour sauver l'usine, l'activité d'assemblage des MGB alla en décroissant sur l'année 1980. Dans une communication du 9 juillet, BL confirma que l'activité cesserait vers la fin octobre. Le niveau de stock de voitures neuves était encore si important que les horaires de travail furent graduellement réduits à trois puis deux jours par semaine.



De Swindon...



... à Cowley...



... puis Abingdon



La dernière coque de B sortit le 2 octobre de l'usine « Pressed Steel » à Swindon, avant de passer sur la ligne d'équipement à Cowley le 17 octobre, et rejoindre Abingdon pour l'assemblage final.

Si on se réfère à la littérature de la marque, les informations concernant la dernière MGB ne souffrent d'aucun doute, au contraire de la première MGB pour laquelle la recherche a été plus compliquée (voir notre Heritage n°64). Pour clôturer la production, BL annonça dans un communiqué la sortie d'une version LE « Limited Edition » de 1000 cabriolets et GT réservés au marché britannique « une rare et finale édition de la plus fameuse des voitures de sport qui n'ait jamais été produite ».

Exactement 1001 LE ont été fabriquées en se basant sur la série LE initiée pour les États-Unis : 421 cabriolets en couleur bronze avec des bandes « LE » dorées (213 avec des jantes alu et 208 en roues fils) et 580 GT en gris « Pewter » avec des bandes argent et en jantes alu uniquement.



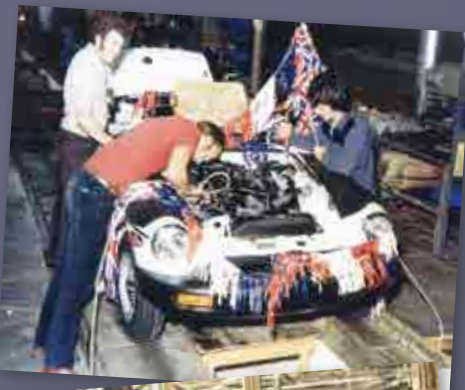
En pratique, le lancement formel de la série limitée des MGB LE eut lieu le 26 janvier 1981, les voitures ayant été stockées dans l'attente, et l'on sait par ailleurs que la commercialisation de certaines MGB s'est effectuée bien après la fermeture d'Abingdon.



La, ou plutôt les dernières MGB

Les deux derniers exemplaires de cette série spéciale, et qui sont donc les derniers de la production, portent le numéro de série **GVADJ1AG 523001** pour le cabriolet et **GVGEJ1AG 523002** pour le GT. Les deux autos furent mises de côté pour rejoindre le British Motor Museum à Gaydon.

On a vu précédemment que la fabrication ne suivait pas de manière stricte les numéros de série, et cela vaut aussi pour la MGB. Bien que **#523001** et **#523002** soient les dernières de la série, la MGB qui a réellement clôturé la fabrication était un cabriolet de couleur Porcelaine White, destiné au marché japonais. Elle fût achevée le 22 octobre 1980, et on la retrouve comme « The Last One » sur différents clichés de l'époque pris par les équipes de montage.



En fait, **#523001** et **#523002** furent réinstallées sur la ligne d'assemblage le 23 octobre 1980 pour marquer le point final de la production de la MGB. John Thornley et Syd Enever – déjà en retraite – furent invités à venir poser avec les équipes. Aucun discours de fut prononcé comme le rapporte Wilson Mac Comb, historien de la marque : « Syd me tendit des feuilles manuscrites, des notes qu'il me disait avoir préparées en prévision d'un speech pour marquer la fin de la MGB, la plus vendue des voitures de sport, la voiture qu'il avait conçue. Mais le cœur n'y était pas, il n'y avait rien à dire d'autre que c'était la fin de MG ».



Les équipes, la dernière MGB cabriolet **#523001** et leurs concepteurs : Syd Enever est le 3^{ème} à gauche, John Thornley le second et Don Hayter le 4^{ème} à partir de la droite.



John Thornley et Syd Enever posent avec la dernière GT **#523002**

De retour à Abingdon

Si l'histoire de la dernière GT s'arrête avec son arrivée au British Motor Museum à Gaydon, la destinée du cabriolet **#523001** n'est quant à elle pas banale.

En 2012, à l'occasion du 50^{ème} anniversaire de la MGB, le British Motor Museum décida que ce dernier cabriolet retournerait à Abingdon, pour être exposé à l'ancien hôtel de ville. L'idée très symbolique n'était pas sans poser de problème, s'agissant de faire entrer l'auto dans un monument datant du 17^{ème} siècle aux ouvertures réduites.

Cette délicate opération fut confiée au British Motor Heritage (BMH), qui fabrique encore des coques de MGB et apparaissait comme le plus légitime.

La MGB a été partiellement démontée et treuillée à travers une fenêtre du premier étage à l'aide d'un élévateur à ciseaux de 30 tonnes et d'un berceau spécialement conçu pour l'opération, avant d'être réassemblée. Elle est toujours visible aujourd'hui, parmi d'autres éléments historiques de la ville.



Et au MG Club de France ?

Nous avons interrogé les membres du club, propriétaires de MGB des années 1980 et 1981. Douze autos ont été recensées (je remercie les propriétaires pour leurs retours) et les deux plus récentes MGB cabriolet et GT ont ainsi pu être identifiées.

La **GT # 522042** appartient à Julien Treuille et c'est une rare LE britannique, sans aucun doute la plus récente du club car elle arrive en 960ème position avant la toute fin de la B ! Julien commente son auto « Ma B GT LE a connu sa première immatriculation en 1981. Elle porte le numéro de série GVGEJ1AG522042. Elle a toujours ses rubber bumpers, soulignés d'une belle jupe avant. Le précédent propriétaire n'étant pas un passionné d'auto, on va dire que ma MGB m'est arrivée dans un état correct (même si à mes yeux elle est quand même magnifique), ce pourquoi nous attaquons sa restauration intégrale en fin d'année. »



Le cabriolet #521287

appartient à Christophe et Isabelle Maisonneuve et c'est une version américaine : « C'est avec une grande fierté et grande humilité que j'ai appris par notre président que je possédais la plus récente MGB cabriolet au sein du MG Club de France, avec son numéro de série **GVVDJ2AG521287**. Quelle surprise et bonne nouvelle !

J'ai réalisé un rêve en achetant cette MGB Limited Edition en décembre 2020. Depuis toujours, je souhaitais avoir une MG et le rêve s'est enfin réalisé ! J'ai fait mon achat sur internet (stress...) auprès de ER Classics sur les conseils d'un ami (merci Jérôme : fan de vieilles autos). La voiture était immatriculée aux Pays-Bas avec une première mise en circulation le 30 juin 1980 aux États-Unis. Elle a donc fait partie des tout derniers exemplaires noirs commercialisés aux USA ! Je sais qu'elle circulait dans l'État du Minnesota puisque j'ai toujours sa plaque d'immatriculation originale.



La MGB a ensuite été réimportée vers les Pays-Bas en 1990, échangée par revendeur contre une Hyundai début 2001 puis contre une Lomax en mai 2001.

Le dernier propriétaire hollandais était fan de MG, très actif dans des clubs et très soucieux de l'entretien du véhicule. J'ai donc acquis une voiture en parfait état avec le hardtop (mon garagiste était même surpris de l'état parfait de notre véhicule après la première visite post-achat) et je l'entretiens consciencieusement.



Cette voiture, fière de ses 63 000 miles, même avec ses pare-chocs plastiques qui n'ont pas trop la cote au sein des fans MG (c'est une MG quand même...) est géniale et c'est un grand plaisir de la conduire au quotidien et avec le MG Club de France autour de Nantes et d'Angers, merci à Jean Cesbron. Les regards des enfants et des amateurs de voitures sont un vrai plaisir et une récompense lors des sorties de notre MG dans notre région !



Au final, nous sommes très heureux d'avoir rejoint cette belle communauté des fans de MG et de vieilles voitures ! ».

Cet article – avec celui des MGB en miniatures – clôture la série consacrée cette année à l'anniversaire de la MGB. Il fallait bien cela pour rendre hommage au modèle le plus diffusé de la marque.

Il reste encore bien des sujets à explorer dans notre magazine Heritage comme la MGB du Jubilé d'argent d'Elisabeth, les MGB Coune, les MGB en compétition... autant de découvertes et d'histoires à raconter.

Christian Lissot

La première MGB – Last update !

Nous vous avons parlé de la première MGB dans notre Heritage n°64 de février 2022. Depuis, à l'occasion des 60 ans de la MGB à Beaune, une autre MGB très ancienne du club a fait surface ; il s'agit de la B de Thierry et Christelle Troestler, numéro de châssis G-HN3-L/1145. Elle fait donc partie du premier millier de MGB produites !



« Cette voiture a été construite entre le 18 et le 20 septembre 1962, et a été expédiée aux USA (Californie) le 25 septembre 1962. Elle en est revenue 50 ans plus tard, en 2012, via un importateur français, passant de la couleur Old English White (sa couleur d'origine) au British Racing Green.

La voiture était dans un très bel état, les chromes ont juste été ravivés. Nous avons refait le rembourrage des sièges, les housses en cuir étant encore très belles. Nous avons également amélioré le système de refroidissement (ventilateur 7 pales, ventilateur électrique supplémentaire, radiateur d'huile, nouveau circuit).

Elle est typique de son époque, facile et insouciant, libre et suffisante. Nous ne recherchons pas forcément la vitesse de pointe - la boîte ne dispose pas de l'overdrive - et 120 km/h est largement suffisant pour avoir de belles sensations.



Des défauts ? Plein ! Elle chauffe l'habitacle - nous n'avons jamais utilisé le chauffage, même en plein hiver - elle est bruyante, elle manque de confort, mais ce n'est rien comparé au plaisir qu'elle procure ! ».



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS



ALL THE PARTS YOU NEED

PARTS & ACCESSORIES
FOR MG MODELS
1962 ONWARDS

Trust us to deliver... **Worldwide.**
Millions of parts in stock.



Parts service also available for Triumph,
Land Rover, Rover, Mini & Jaguar '96 on.

ASK FOR A
FREE
CATALOGUE

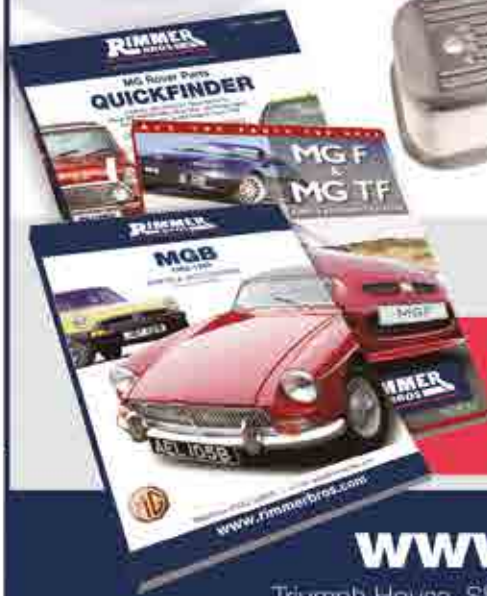


**LAND
ROVER**

JAGUAR
from 1996

www.rimmerbros.com

Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath, Lincoln, LN4 2NA, England
Telephone: +44 1522 568000 | Fax: +44 1522 567800 | E-mail: sales@rimmerbros.com





RALLYE DES 20 ANS DE LA MGTF DUNKERQUE 26 AU 28 AOÛT

Même si la date du dernier week-end d'août n'était pas la plus favorable, ce rallye organisé à l'occasion des 20 ans de la MGTF revêtait une double importance :

- › Fêter l'anniversaire des 20 ans de la MGTF, modèle apparu le 15 janvier 2002, diffusé à plus de 40 000 exemplaires jusqu'à la liquidation de MG Rover, et qui compte 70 exemplaires au sein du MGCF,
- › Participer à une organisation en région Hauts-de-France, à l'initiative de la nouvelle équipe formée par Isabelle Georges et Joël Robin. Aux dires de notre ami Claude Chégnion « Une collaboration franco-belge bien huilée (normal au pays de la frite...) » 😊, et à qui on laisse la parole pour la suite du compte-rendu.



Le vendredi 26 août, 14 équipages se sont retrouvés à Dunkerque pour fêter les 20 ans de la MG TF (11 modernes et trois grandes sœurs, dont 1 MGA et 2 MGB). À peine arrivés, déjà repartis pour la visite du musée portuaire. Un guide raconta Dunkerque de son début à nos jours, sans oublier Jean Bart.



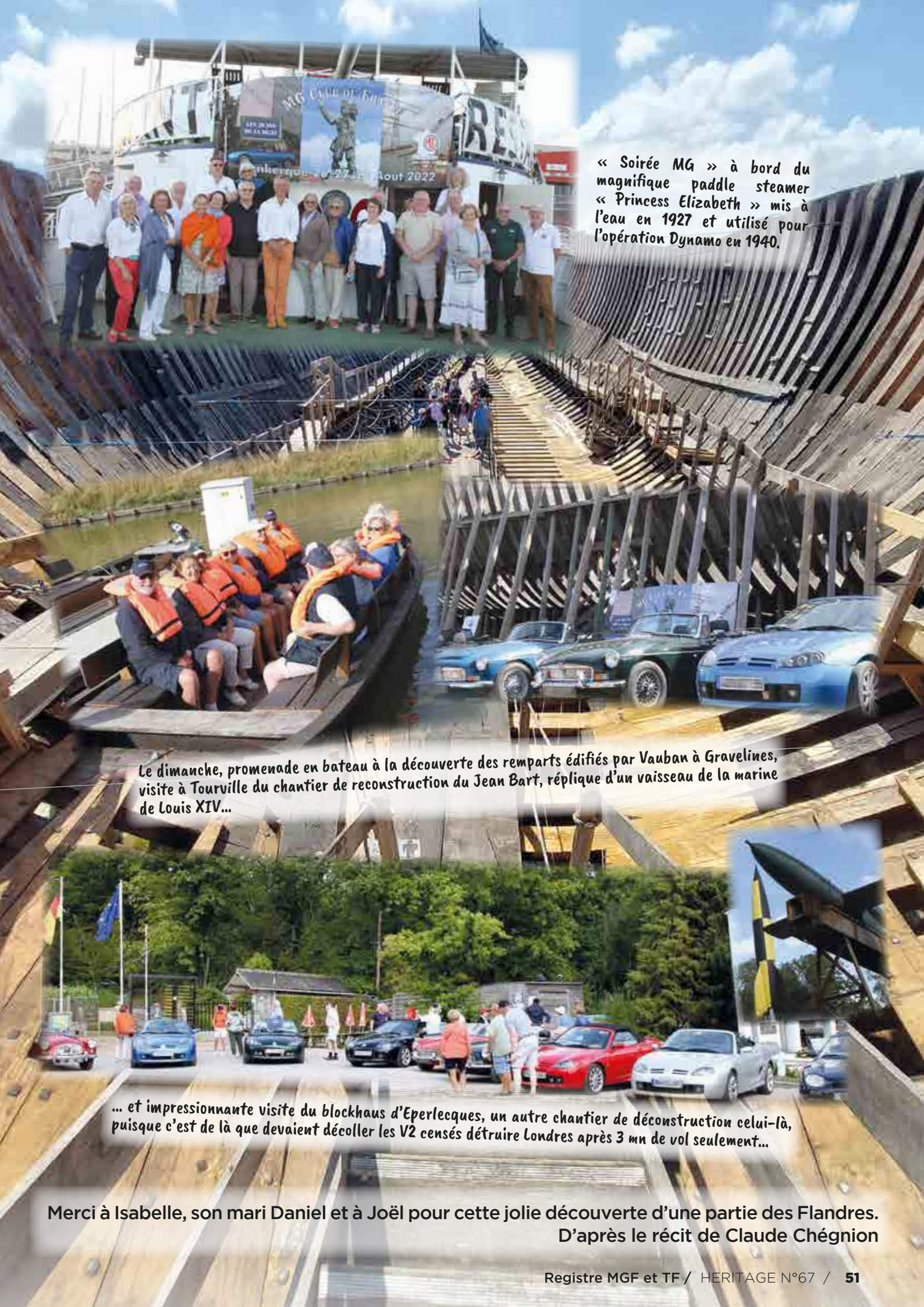
Il a suffi de traverser le quai pour monter à l'abordage du magnifique trois mâts « Duchesse Anne » ex-navire école allemand offert au titre des dommages de guerre. Repos et apéritif bien mérités, suivi d'un dîner à l'intérieur, comme les matelots de l'époque (heureusement, car les étourneaux perchés sur la mature arrosaient sévèrement les visiteurs du pont).



Le samedi, en suivant le canal de Bergues, visite de la ville fortifiée par Vauban à bord d'un tramway touristique ; visite intéressante, mais manifestement les voyageurs ont préféré le confort de leur MG, même les propriétaires de MGA.... C'est peu dire !

Heureux de retrouver le confort de nos MG, et après avoir traversé des lieux aux noms imprononçables : Herzelee-Wormhout-Boeschepe etc... nous nous rapprochons du lieu du déjeuner, dans le typique estaminet le « Vierpot », et assistons au volage des ailes du moulin.





« Soirée MG » à bord du magnifique paddle steamer « Princess Elizabeth » mis à l'eau en 1927 et utilisé pour l'opération Dynamo en 1940.

Le dimanche, promenade en bateau à la découverte des remparts édifiés par Vauban à Gravelines, visite à Tourville du chantier de reconstruction du Jean Bart, réplique d'un vaisseau de la marine de Louis XIV...

... et impressionnante visite du blockhaus d'Eperlecques, un autre chantier de déconstruction celui-là, puisque c'est de là que devaient décoller les V2 censés détruire Londres après 3 mn de vol seulement...

Merci à Isabelle, son mari Daniel et à Joël pour cette jolie découverte d'une partie des Flandres.
D'après le récit de Claude Chégnion

L'icône des années 60 fête ses 60 ans.

Le MG Club de France célèbre l'anniversaire de la MGB.

Symbole de liberté, de plaisir et de sensations, la MGB fait rêver des générations de passionnés depuis 1962. À l'occasion de son 60^{ème} anniversaire, le modèle le plus emblématique de la marque a été mis à l'honneur par le MG Club de France lors d'un événement haut en couleurs du 3 au 6 juin dernier à Beaune.

Toute l'équipe MG Motor France vous remercie de continuer à entretenir cette passion. Ensemble, continuons d'écrire l'histoire MG.



mgmotor.fr

Consommation électrique (min. max.) Gamme MARVEL R (wh/km) WLTP : 194,1-209. Règlement 2018/1832. Valeurs au 14/04/2021 susceptibles d'évolution. Plus d'informations sur le site www.mgmotor.fr

A 0 gCO₂/km

B

C

D

E

F

G

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer