



HERITAGE

LE MAGAZINE DU MG CLUB DE FRANCE

REGISTRE AVANT-GUERRE LE TYPE J

N° 47 NOVEMBRE 2017

7,50 €



MG AU FÉMININ
NANCY MITCHELL



MG PRATIQUE
BIEN CHOISIR LES PNEUS
DE VOTRE MG



REGISTRE MGA
LA 100.000^{ÈME} MGA

**Éditorial / 03****Actualité / 04**

Nouvelles de la FFVE
 Dans les kiosques
 Les news du MGCF
 Les news du MGCC

Technique / 07

Petit mémento des pannes
 courantes des modernes

Activités & Sorties / 10**Tableau des animateurs
régionaux du MGCF / 11****Calendrier prévisionnel 2018 / 12****MG Men / 18**

Harry Lester

MG pratique / 22

Roues et pneus: ils assurent votre sécurité

MG au féminin / 26

Nancy Mitchell

MG SPORT / 30**Rubrique des registres / 33**

Les brèves / 33

Registre Avant-guerre - Le Type J / 34

Registre A - L'histoire passionnante
 de la 100 000^{ème} MGA / 38

Registre B - Article du magazine
 «L'automobile pour tous» de 1963 / 42

**BUREAU DU MG CLUB DE FRANCE :**

PRÉSIDENT : Philippe Aubry
 59 rue Violet 75 015 Paris
 06 62 96 53 83
 philippe.aubry@mgclubdefrance.com

VICE-PRÉSIDENT COMMUNICATION :
 Christian Lissot
 8 rue de l'Étang Le Guay - 91 460 Marcoussis
 06 07 18 59 12 - christian.lissot@mgclubdefrance.com

VICE-PRÉSIDENT RÉGIONS REGISTRES :
 Patrice Péret
 9 rue du Maréchal Lyautey - 94170 Le Perreux sur Marne
 06 80 88 69 08 - patrice.peret@mgclubdefrance.com

TRÉSORIÈRE : Eliane Liabeuf
 31 bis rue Fernand Auberger - 03110 Vendat
 06 88 15 64 51 - eliane.liabeuf@mgclubdefrance.com

SECRÉTAIRE : Denis Vasdeboncoeur
 43 av F. Adam - 94100 St Maur des Fossés
 denis.vasdeboncoeur@mgclubdefrance.com

SECRÉTAIRE ET TRÉSORIER ADJOINT :
 Joël Quénét - BP 70038 - 28 220 Cloyes / le Loir
 06 13 27 27 23 - joel.quenet@mgclubdefrance.com

**CONSEIL D'ADMINISTRATION
DU MG CLUB DE FRANCE**

Jérôme Boëly : Site Internet
 70 rue de Paris 92100 - Boulogne-Billancourt
 01 46 20 01 87 - jerome.boely@mgclubdefrance.com

Jean Cesbron : Responsable région Pays de Loire
 18 rue de la Pêcherie - 44120 Vertou
 06 48 37 30 30 - jean.cesbron@mgclubdefrance.com

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

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

Jacques Girodon : Gestion du fichier
 et assistance à la communication
 8 rue Henri Rabourdin - 78140 Vélizy Villacoublay
 06 86 21 78 32 - jacques.girodon@mgclubdefrance.com

Bernard Joubert : Registre B et région aquitaine
 15 chemin de Cantelaudette - 33360 Latresne
 06 76 96 56 76 - bernard.joubert@mgclubdefrance.com

Philippe Paillas : Animation de la région parisienne et Groupe V8
 23 Quai de la Marne - 94340 Joinville le Pont
 06 72 20 79 26 - philippe.paillas@mgclubdefrance.com

Aldo Valente : Registre C
 30 voie Delacroix - 94400 Vitry sur Seine
 06 64 06 59 28 - aldo.valente@mgclubdefrance.com

Georges Vuillemin : Expertise des sorties et région Rhône Alpes
 275 route du col - 01170 Crozet
 06 09 08 82 29 - georges.vuillemin@mgclubdefrance.com

HERITAGE

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

ÉQUIPE RÉDACTIONNELLE
 Rédacteur en chef : Christian Lissot
 06 07 18 59 12
 christian.lissot@mgclubdefrance.com

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

REMERCIEMENTS :

Textes : Géraldine Aubert, Philippe Aubry, Marie-Hélène Bergel,
 Pascal Couturier, Daniel Delsalle, Chantal Desmoulières, Vincent Dransart,
 Alain Dutréve, Patrick Hagenaers, Bernard Joubert, Yves Le Brizauth,
 Jean-Paul Le Buzith, Christian Lissot, Jean-Michel Mauri, Philippe Paillas
 Photos : Réservé MG Club de France

MAQUETTISTE
 Julien Valo - 06 37 25 86 30
 www.julienvalo.com

RESPONSABLE DES ANNONCEURS
 Gilles Surel - 06 20 86 74 83
 gilles.surel@mgclubdefrance.com

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



59 rue Violet, 75015 Paris - tél 06 62 96 53 83
 Email : contact@mgclubdefrance.com
 Site : http://www.mgclubdefrance.com
 Retrouvez-nous sur Facebook/MG Club de France



**Pièces et Service
de Qualité
Depuis 1982***

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

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

** Le prix par catalogue est TVA comprise

Visitez notre Website : www.angloparts.com

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

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

Quality Parts & Service



CHERS AMIS MG'ISTES,

Chers amis MGistes,

Nous arrivons à la fin de la saison 2017 avec les dernières sorties et les salons d'automne. Merci à tous les participants et à tous les bénévoles qui ont permis ces belles réussites. Notre programme a été riche, même si nous avons été obligés d'annuler quelques sorties. Nous nous excusons auprès des membres ; ce n'est que partie remise. Ces sorties seront certainement reprogrammées en 2018.

Notre club se porte bien puisque nous dépassons largement les 1.000 membres. Merci à tous pour votre fidélité et bienvenue aux nouveaux membres.

Mi-novembre, nous organisons un séminaire pour évoquer le fonctionnement et l'avenir du club. Un des principaux projets est d'augmenter le nombre de bénévoles qui s'impliquent dans les différentes activités du club. Nous aurons l'occasion d'en reparler dans une prochaine newsletter ou d'un prochain magazine.

Vous pourrez découvrir le programme prévisionnel des activités 2018. Si vous avez des projets, merci d'en faire part à Georges Vuillemin georges.vuillemin@mgclubdefrance.com.

Ce programme sera complété au fur et à mesure des propositions. Il sera également disponible sur notre site, et mis à jour régulièrement avec les bulletins d'inscription. À noter la date de notre Assemblée Générale : elle se tiendra le 10 février 2018, pendant le salon Rétromobile.

Lors du dernier CA du club, nous avons décidé de conserver la cotisation 2018 à 60€ (30€ pour les moins de 30 ans). La cotisation ne représente que 5€ par mois et est inchangée depuis 2006. C'est une belle stabilité et cela démontre la bonne gestion financière du club. Vous recevrez fin décembre un courrier pour renouveler votre cotisation et mettre à jour notre fichier.

En 2018, vous recevrez 4 numéros de MG Heritage. Christian Lissot et l'équipe rédactionnelle qui l'aide dans ce travail vous proposeront de nombreux articles sur l'histoire de la marque et la vie du club. Si vous souhaitez contribuer au magazine, merci de lui adresser vos textes (fichier word) et photos (jpeg en 300dpi) à christian.lissot@mgclubdefrance.com.

Enfin, notre nouvelle boutique sera opérationnelle d'ici fin novembre. La connexion se fera à partir de notre site internet en cliquant sur le bouton 'Boutique' qui se trouve sur la page d'accueil du site. Vous pourrez ainsi faire votre shopping de Noël.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir avec votre MG et une très belle fin d'année. 'Safety Fast' bien sûr !

Philippe Aubry
Président du MG Club de France

PS : Notre page Facebook MG Club de France compte plus de 800 membres. Suivez-nous et participez en postant des commentaires et des photos.

NOUVELLES DE LA FFVE

Avec Jean-Paul Le Buzith, administrateur FFVE et membre du MGCF



Il est désormais établi qu'entre chaque parution de notre revue, les réglementations évoluent ou changent. Pour certains ce ne sera qu'une redite, pour d'autres, peut-être une découverte. Désormais pour faire passer votre auto chérie de Carte Grise Normale (CGN) en Carte Grise de Collection (CGC), il vous faudra produire soit un certificat de conformité constructeur (dans ce cas ce n'est pas gagné et se révèle, d'après une récente expérience, assez onéreux), ou une attestation FFVE (coût limité et prévisible 60 €). Afin de faire taire de suite les commentaires, cette modification réglementaire n'est en rien une demande de la FFVE, mais une décision du Ministère des Transports. Dématérialisation des demandes de documents officiels, (CI, permis de conduire, passeports, CGN et CGC...). Diminution des effectifs de fonctionnaires oblige, désormais il vous en faudra passer par votre clavier d'ordinateur afin d'obtenir vos documents usuels. C'est déjà un fait établi pour certains départements du Sud-Ouest.

Cependant ces nouvelles dispositions ne nous empêchent pas de faire plaisir et de nous faire plaisir, alors place à quelques résumés plus festifs.



Déjà la JNVE, pour Journée Nationale des Véhicules d'Époque, où chacun était invité à sortir son auto ; plusieurs rassemblements ont assuré un franc succès à cette première journée qui sera suivie d'une autre le dernier dimanche d'avril 2018. Nous espérons que les MG'istes seront partout de la fête.



Fin septembre, pour fêter son cinquantenaire, la FFVE organisait sous l'autorité (aimable et souriante) de sa déléguée régionale Sud-Ouest une balade Périgourdine. Balade, qui nous mena de Vitrac Port en divers lieux paradisiaques dont la liste serait ici trop longue à décrire, pour se terminer au château des Milandes. La semaine suivante se tenait le Classic Festival à Nogaro pour deux jours et demi de circuit. Pour le cinquantenaire nous avons accueilli les clubs locaux et c'est ainsi que

les spectateurs et les pilotes purent à loisir contempler quelques ancêtres Renault KN, Citroën C3, plusieurs De Dion et Bouton dont une Paris Madrid 1903 et une rareté, une Albatros. À l'extérieur, quelques modernes de plus de trente ans, 2cv, Mercedes 190 SL, MG A et B, DS cabriolet Chapron, 504 Cabriolet et Porsche 944 turbo. De belles exhibitions sur la piste, jusque... un accident imprévisible, le crash d'un ULM. Je n'en dirai pas plus, sauf que la fête s'est terminée dans une atmosphère lourde.



WE suivant, Automédon. Une belle édition sur le thème de la carrosserie française, représentée sur les podiums par quelques ancêtres (Panhard, Hispano Suiza, Hurtu, Delaunay Belleville) et une belle palette de Panhard Pichon Parat, dont un dessin de Raymond Loewy. Plusieurs Facel Véga étaient également présentées, dont une FV 2 B sur le stand FFVE, accompagnée par un rare Simca Coupé de Ville 1955 sorti tout droit des ateliers Facel Metalon.



Je vais clore là ce chapitre, en vous invitant pour les nouvelles évolutions réglementaires à consulter le site de la FFVE (ffve.org), chapitre : « Flash Info ».

Merci de votre attention, à bientôt pour de nouvelles informations.

Retrouvez toutes les infos de la FFVE sur : <http://ffve.org>

ACTUALITÉ

LES NEWS DU MGCF

NOUS VOULIONS DANS CET HERITAGE ÉVOQUER LA MÉMOIRE DE JEAN ROCHEFORT.

Il avait reçu chez lui à Auffargis un petit groupe de membres du club. Jean Rochefort avait possédé plusieurs MG, une MG TD puis une MGA, ses montures pour des escapades avec ses compères Jean Pierre Marielle et Jean Paul Belmondo. C'était en 2006 et nous gardons toujours un merveilleux souvenir de cette journée.



NOUVEAUX MEMBRES :

Le MGCF est ravi d'accueillir les petits nouveaux depuis la dernière parution d'Heritage, et nous comptons au 15 octobre 1.060 membres :

| | | | | | | |
|------|---------------|--------------------|----|---------------------------|----|-----------------|
| 3290 | Matthew | MAUDSLEY | de | St.Maurice la Souterraine | en | B GT MkII |
| 3291 | Stéphanie | LHULLIER | de | Chaumont | en | B MkIII |
| 3292 | Bertrand | GOBELET | de | Anais | en | Midget MkI |
| 3293 | Edouard | GILBERT | de | Puteaux | en | B MkII |
| 3294 | Pascal | PROTOPAPA | de | Villenave D'Ornon | en | B MkIV |
| 3295 | Hervé | HOFA | de | Croix | en | B MkIII |
| 3296 | Hans-Joachim | BERNDT | de | Mougins | en | C |
| 3297 | Jean Pierre | DURIN | de | St. Laurent du Var | en | B GT MkI |
| 3298 | Hervé | TARTARE | de | Arzon | en | B MkIII |
| 3299 | Patrick | FESTOR | de | Bordeaux | en | B MkII |
| 3300 | Philippe | DUBOIS | de | La Salvéta St. Gilles | en | A 1600 roadster |
| 3301 | Olivier | PETITFILS | de | Issy les Moulineaux | en | A 1600 roadster |
| 3302 | Eric | LECHEVALLIER | de | Marseille | en | B GT MkI |
| 3303 | Jérôme | MELCHIOR | de | Paris | en | B MkI |
| 3304 | Yann | HUCHET DU GUERMEUR | de | Paimpol | en | A MkII roadster |
| 3305 | Dominique | LE FORESTIER | de | Vertou | en | Midget TD |
| 3306 | Antoine | PLANTEVIN | de | Paris | en | Midget MkI |
| 3307 | Ivan | MARCO | de | Saint Aygulf | en | B MkIV |
| 3308 | Jean Philippe | DUHARD | de | Montagny les Beaune | en | Midget MkI |
| 3309 | Arnaud | LE BIHAN | de | Chagny | en | B GT MkII |

DANS NOTRE PROCHAIN HERITAGE :

- Dossier : La MGB V8
- La MGA Twin Cam fête ses 60 ans
- Des propriétaires de J parlent de leur auto

LE MGCF VOUS ATTEND À EPOQU'AUTO :

Le club sera présent les 10, 11 et 12 novembre à son stand Hall 6 stand V80 (le même emplacement que l'année dernière). Cette année, le thème tournera autour des 50 ans de la MGC. Nous vous attendons nombreux.



UNE NOUVELLE BOUTIQUE POUR LE CLUB :

Le MGCF a signé un contrat avec un nouveau prestataire, Stradale, qui va gérer la logistique de notre boutique. Vous pourrez ainsi acheter des objets et vous faire plaisir avec une boutique en ligne et des offres. Profitez pour les fêtes de l'offre jointe à votre Heritage.

SUIVEZ LA COUPE NUFFIELD !

La coupe Nuffield était aux 55 ans de la MGB à Bordeaux au début du mois de juin, avant de poursuivre son périple dans le Sud Est à la sortie Jean-Paul Hautin-Nelis, puis de revenir vers le Massif Central pour les 11^{ème} Vaches Rouges. Surveillez son passage dans votre région, faites-vous photographier avec elle, participez à son périple en l'emmenant d'un point à un autre. Nous éditerons un press book spécial «Nuffield Cup» !!



TRAJETS DÉJÀ EFFECTUÉS
TRAJETS À VENIR



DANS LES KIOSQUES

Après son intervention dans Auto Plus Classiques de déc 2016/jan 2017, notre ami Patrick Crinière - animateur des séries T - récidive dans celui du 6 octobre, pour évoquer 56 ans de Midget.



LES NEWS DU MG CAR CLUB

La MG X Power a fêté son 15^{ème} anniversaire le 24 septembre dernier. C'était à Shesley Walsh en Angleterre et 13 modèles, tous différents les uns des autres, ont été rassemblés pour l'occasion.

Ce rassemblement était organisé par Marc Hanson, qui anime le MG SV Owners Club et a commenté l'événement « Je n'avais jamais vu plus de 3 SV ensemble, alors voir à notre meeting 13 modèles a été fantastique ; et en plus il y avait des modèles SV, SV-R et SV-S tous différents ».



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.

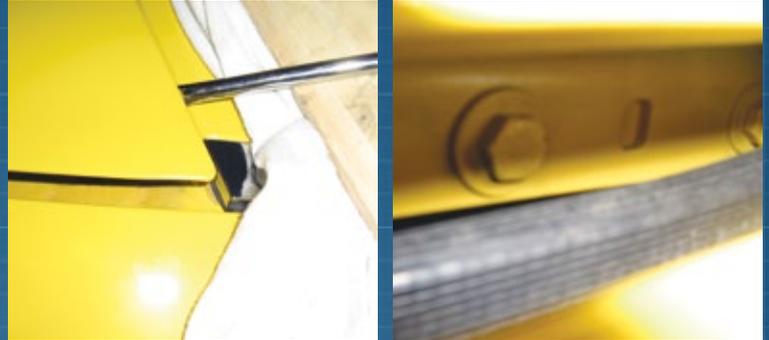


PETIT MÉMENTO DES PANNES COURANTES DES MODERNES

Quand les pannes de nos anciennes tournent surtout autour de l'allumage ou la carburation, il n'en va plus de même pour nos modernes F, TF ou Z. L'apparition de l'électronique embarquée a changé la conception de nos autos et la manière de diagnostiquer les pannes. Heureusement nos MG sont encore « abordables » de ce point de vue et, sans avoir l'ambition de vous sortir de tous les cas de pannes, nous allons lister certains problèmes parmi les plus usuels.

LE COFFRE ARRIERE

Dans la liste des problèmes « bêtes », on peut commencer par la clef de contact oubliée dans le coffre arrière. Si l'on n'a pas pris le soin d'avoir le double avec soi, on peut être bien embêté. Pour s'en sortir, il s'agit de soulever le coffre côté charnière à l'aide d'un gros tournevis (agir avec douceur en utilisant une planchette pour bien répartir la pression) et de dévisser les 2 vis à tête hexagonale à l'aide d'une douille de 10. On peut ensuite passer la main ou un fil de fer pour récupérer la clef. Nous vous proposerons dans un prochain article l'ajout d'une commande électrique du coffre depuis la console centrale ; c'est la parade « élégante » !



PROBLEMES ELECTRIQUES

Dans la liste des problèmes électriques.

L'ESSUIE GLACE :

On trouve 2 types de soucis pour l'essuie-glace : le moteur lui-même ou la mécanique des balais

- > **Moteur d'essuie-glace** : le problème le plus courant du moteur d'essuie-glace est lié à son positionnement sous la grille de pare-brise : il est sujet aux intempéries, l'eau finit par rentrer dedans et le détériore. La solution préventive consiste à rajouter un cache qui va le protéger,
- > **Rupture du mécanisme des balais** : en général un des 2 balais ne bouge plus alors que le moteur tourne. C'est un souci assez courant car les biellettes en plastique s'usent, il faut monter le kit de remplacement équipé de biellettes métalliques.



LA TELECOMMANDE :

Les soucis de télécommande sont courants et quand on a la chance d'avoir encore une télécommande qui fonctionne, il est encore temps de faire un double chez un ancien concessionnaire MG quand il a gardé l'appareillage nécessaire. Il faut néanmoins pouvoir trouver la bonne adresse.

Mais le problème se corse quand aucun boîtier ne fonctionne : clé de contact tournée, tout s'allume au tableau de bord, la pompe à essence s'entend, mais rien ne se passe quand on essaie de démarrer. Il y a alors deux alternatives possibles :

- > Soit charger l'auto sur un plateau et l'amener à un ex concessionnaire capable de resynchroniser les télécommandes avec l'ECU et le boîtier 5AS de la voiture,
- > Soit remplacer l'ECU, le boîtier 5AS et les télécommandes. C'est une opération assez longue même si elle n'est pas compliquée en soi. L'ECU est situé dans le compartiment moteur, assez accessible, mais le boîtier 5AS est intégré dans la console centrale.



L'ECU, ET CI-DESSOUS
LE BOITIER 5AS



LE VOYANT D'AIRBAG

Sans doute un des soucis les plus fréquents mais qui n'est pas une panne: le fameux voyant qui s'allume et s'éteint au tableau de bord sans que l'on sache pourquoi. Le motif est simple : sous le siège il y a un domino qui prend du jeu à force de s'asseoir et/ou changer la position du siège. Il suffit de le rebrider.

**LA DIRECTION**

- > Un problème souvent évoqué par les possesseurs de MGF ou TF est que la voiture ne garde pas son cap, ou tire d'un côté à faible vitesse. Indépendamment du choix des pneus et de leur gonflage, le plus important est de faire vérifier la géométrie du train avant. À noter que le réglage s'effectue simultanément sur les trains avant et arrière, et qu'on peut le faire assez aisément dans les ateliers généralistes.
- > Panne de direction assistée : les MGF et TF sont équipées d'une direction assistée électrique. Le symptôme le plus courant est la direction qui devient dure et le voyant qui s'allume au tableau de bord :
 - Le fusible de direction assistée EPAS (Electric Power Assisted Steering) est HS ; changer le fusible de 70 ampères,
 - On peut aussi avoir un simple faux contact au niveau du fusible; il suffit de le retirer et de brosser les contacts,
 - On peut également avoir un problème de niveau électrique : batterie en mauvais état ou alternateur qui ne charge pas ; les vérifier,
 - Mais si le problème persiste, il peut alors s'agir d'un souci interne à la direction (problème de capteur de couple sur la colonne de direction ou centrage du point neutre de la direction) qui nécessitera le changement de la colonne.

**AUTOUR DU MOTEUR**

LE CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT : Sans entrer dans les soucis internes au moteur (joint de culasse) dont nous avons parlé dans notre Heritage n°44, on peut rencontrer les problèmes suivants qui se traduisent par une élévation excessive de la température ou une perte de liquide de refroidissement :

- > Perte de liquide de refroidissement (LdR) : si vous constatez une perte de LdR sans élévation anormale de la température moteur, on peut rechercher des pertes externes au circuit, assez fréquentes du fait que le circuit est long avec le radiateur placé à l'avant. La perte peut provenir :
 - Sur les F et TF : de colliers desserrés sur les durits, à l'avant (radiateur) ou à l'arrière, des conduites métalliques qui courent sous le plancher et qui s'oxydent avec le temps ; elles peuvent être remplacées par des conduites en inox qui sont disponibles maintenant. On peut aussi constater un suintement au niveau du vase d'expansion qui peut se fissurer à la jonction entre les parties haute et basse,
 - Sur les TF : le thermostat de la F a été remplacé par un thermostat PRT situé en partie basse moteur. Il peut arriver (comme pour le vase d'expansion) qu'il se fissure à la jonction,

À noter que les dernières MGF TF sont équipées d'un vase d'expansion avec détecteur de niveau bas, bien utile, et qu'on peut monter sur les modèles plus anciens (voir notre article sur le sujet dans notre Heritage n°45).

> Echauffement excessif du moteur :

- Il peut être la conséquence des fuites expliquées ci-avant, si on ne surveille pas assez souvent le niveau de LdR,
- Il peut être lié au thermostat lui-même qui ne s'ouvre plus quand le moteur est chaud et empêche la circulation du LdR depuis le radiateur,
- Il peut aussi venir de la sonde du radiateur qui ne déclenche plus le radiateur, ou du radiateur lui-même. On peut s'en assurer en « strappant » la sonde quand le moteur est chaud ; si le ventilateur fonctionne bien, c'est la sonde qui est à changer,
- On peut également avoir une fuite d'eau au niveau de la pompe à eau, mais cela doit aussi se traduire par une fuite de LdR visible sur le côté droit du moteur.



THERMOSTAT PTR ; C'EST LA JONCTION ENTRE LES 2 PARTIES QUI EST SUJETTE À FUITES

**LA TROUSSE DE PREMIÈRE URGENCE**

- > Une courroie d'alternateur
- > Quatre bougies
- > Un filtre à essence
- Et pour être vraiment tranquille :
- > Du liquide de refroidissement
- > Des fusibles
- > Un peu de liquide de frein.
- En termes d'outillage et consommables, en dehors de la trousse à outil standard :
- > Le matériel de sécurité : gilets et triangle
- > Une bombe anti crevaison et un kit de mèches de réparation
- > Une led ou une lampe témoin, un multimètre
- > Du fil de fer
- > Du scotch américain « Chatterton »
- > Une bombe de dégrissant WD40 (attention produit très inflammable)
- > Une bombe de nettoyant frein pour dégraisser (très inflammable également)
- > Des tyrops (colliers plastiques)

LA SUSPENSION

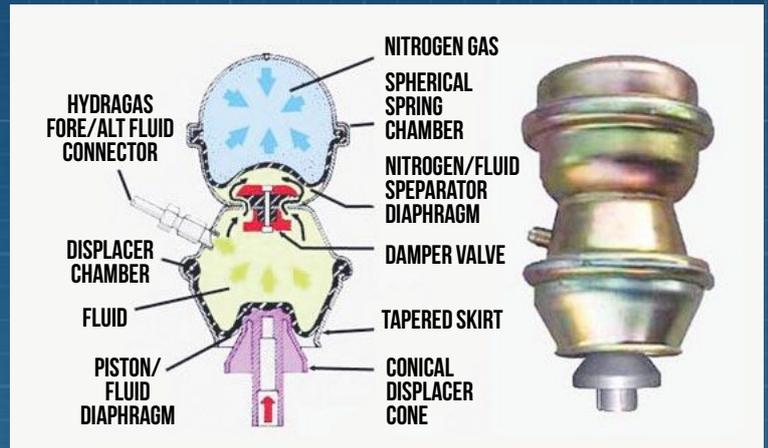
Les premiers modèles MGF diffèrent des autres MG par leur suspension hydro élastique (système Hydragaz). Si le design est intelligent et procure un très bon compromis entre confort et tenue de route, il impose aussi une maintenance régulière et entraîne des pannes spécifiques qu'on ne retrouve pas sur les autres MG modernes TF ou Z équipées d'amortisseurs télescopiques « classiques ».

› Dégonflage : au niveau de la suspension de la F, il y a deux problèmes de dégonflage, par les parties hydraulique ou azote du circuit :

- En ce qui concerne le côté hydraulique, le regonflage est toujours possible à condition qu'il n'y ait pas de fuite extérieure. Il s'effectue avec une pompe hydraulique, dont un modèle simple à main est donné à titre d'exemple, C'est un liquide spécifique qui sert au remplètement,
- Pour le côté recharge d'azote, la société britannique Hydragaz and Hydrolastic Service effectue des recharges pour un prix de 350£ et elle propose même un service d'échange standard avec un supplément de 150£ qui est remboursable si l'ancienne sphère n'est pas HS. Il faut également savoir que cette société soude un raccord de rechargement d'azote qui est réutilisable pour une recharge ultérieure. Le prestataire qui propose ces tarifs peut être contacté à l'adresse suivante : www.hydr suspension.com. Depuis peu, Mike Satur propose également un service de remplissage d'azote www.mikesatur.co.uk,

› Fuites sur les sphères : Il arrive malheureusement qu'avec l'âge, les sphères ne soient plus étanches et là c'est le remplacement pur et simple qu'il faut prévoir. C'est un souci car elles ne sont plus disponibles en neuf ; il faut les chercher en occasion et en bon état !

› Autre alternative pour la suspension Hydragaz de la MGF : le kit Suplex qui remplace les sphères d'origine ne donne pas toujours satisfaction et peut provoquer des fissures de châssis. Mike Satur a développé une nouvelle suspension qui se rapproche de la conception de la TF et qui est réglable, ce qui n'est pas le cas du kit Suplex.



ET POUR LES Z

Les Z (ZR, ZS, ZT) et surtout celles qui utilisent le moteur K ont des points communs avec les F et TF et les cas de pannes que nous avons évoqués plus haut s'appliquent :

› Thermostat et durite plastique : les plastiques en vieillissant deviennent cassants et peuvent entraîner la perte de tout le liquide de refroidissement. Il est conseillé sur une voiture ancienne de les changer préventivement,

› Sur la ZT, on peut signaler le souci lié à cette voiture résultant de l'accumulation de feuilles et autres saletés dans l'espace situé entre le pare-brise et le compartiment moteur. Ce dernier se bouche et se remplit d'eau petit à petit, et l'eau (plusieurs litres) suit

alors le faisceau électrique qui part vers l'arrière de la voiture et se retrouve au niveau des pieds des passagers. Il faut dans ce cas vite déboucher la durite d'évacuation, car si le niveau de l'eau monte trop haut, il vient noyer le calculateur électronique de la voiture. Sur la photo de droite, on aperçoit le trou d'évacuation qu'il faut déboucher une fois par an. Il faut pour cela démonter les essuie-glaces, les grilles de protection, sortir le groupe électronique (on en profite pour remplacer le filtre de climatisation).



En conclusion, les pannes que nous avons listées sont celles que l'on va trouver communément sur nos modernes, mais il est évident que la liste est beaucoup plus longue. Nous vous invitons à partager vos expériences sur le forum du MGCF. A bientôt !!

Vincent Dransart, Patrick Hageners, Bernard Joubert, Yves Le Brizauth, Christian Lissot



ACTIVITÉS & SORTIES

Nous avons validé en Conseil d'Administration la nomination de 5 coordinateurs de secteurs.

Leur mission principale est de :

- › Faciliter les échanges entre les régions de leur secteur,
- › Améliorer la communication entre les régions et le Conseil d'Administration,
- › Faire progresser la visibilité de l'activité des régions.



**SECTEUR 1 :
EST / SUD-EST - JOCELYNE DENIS**

- › PACA (04-05-06-13-83--84-20)
- › Bourgogne (21-58-71-89)
- › France Comté (25-39-70-90)
- › Rhône-Alpes
(01-38-73-74-07-26-42-69)
- › Auvergne (03-15-43-63)



**SECTEUR 2 :
NORD - ALAIN FÉLIX GOULOIS**

- › Normandie (14-50-61-27-76)
- › Hauts de France (59-62-02-80)
- › Champagne-Ardenne (08-10-51-52)
- › Alsace (67-68)
- › Lorraine (54-55-57-88)



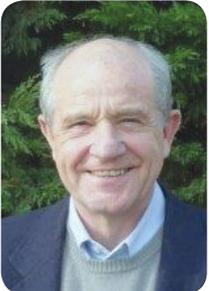
**SECTEUR 3 :
OUEST / CENTRE - JEAN CESBRON**

- › Bretagne (22-29-35-56)
- › Centre (18-28-36-41-45)
- › Val de Loire (44-49-85)
- › Maine - Touraine (72-37-53)



Par ailleurs, nous sommes à la recherche d'animateurs :

- Pour la Champagne - Ardenne (départements 08, 10, 51, 52),
- Pour les Hauts de France (départements 02, 80, 59, 62),
- Pour les départements 77 et 92.



**SECTEUR 4 :
SUD-OUEST - BERNARD JOUBERT**

- › Poitou-Charentes (16-17-79-86)
- › Limousin (19-23-87)
- › Aquitaine (24-33-40-47-64)
- › Midi-Pyrénées
(09-12-31-32-46-65-81-82)
- › Languedoc-Roussillon (11-30-34-48-66)

La mission principale de l'animateur régional ou départemental est de :

- Accueillir les nouveaux adhérents et fédérer l'ensemble des membres de sa région/ département,
- Proposer et/ou organiser des animations telles que dîners, sorties, rassemblements,
- Participer à la communication du club par des articles sur le site, le Facebook ou encore Heritage,
- Représenter le club dans sa région, par exemple, par la participation à un salon.



**SECTEUR 5 :
ILE DE FRANCE - PHILIPPE PAILLASS**

- › Départements
75-77-78-91-92-93-94-95-60.

Vous pouvez me contacter :
patrice.peret@mgclubdefrance.com

Patrice Peret
Vice-président Régions - Registres

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

Tél : 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

LES ANIMATEURS RÉGIONAUX DU MGCF

| Régions | Départements | Animateur | Adresse | Téléphone |
|----------------------|--|---|---|----------------------------------|
| Alsace | 67 68 | Christophe Jacquot | 68000 Colmar • alsace@mgclubdefrance.com | 06 23 19 21 09 |
| Aquitaine | 24 33 40 47 64 | Bernard Joubert | 33360 Latresne • bernard.joubert@mgclubdefrance.com | 05 56 31 50 82 |
| Auvergne | 03 15 43 63 | Gilles Dumazet | 03110 Saint Pont • gillesdumazet@orange.fr | 06 80 00 48 91 |
| | | Eliane Liabeuf | 03110 Vendat • eliane.liabeuf@orange.fr | 06 88 15 64 51 |
| Bourgogne | 21 58 71 89 | Gilles Coty | 89000 Auxerre • bourgogne@mgclubdefrance.com | 06 71 95 37 03 |
| Bretagne | 22 29 35 56 | Bernard Ricordeau | 29000 Quimper • ricordeau.bernard@neuf.fr | 02 98 64 97 30 |
| | | Chantal Desmoulières | 56000 Vannes • chantal.desmoulieres@mgclubdefrance.com | 06 62 44 38 14 |
| Centre Val de Loire | 18 28 36 41 45 | Guy Falq | 41600 Chaumont sur Tharonne • guylavie41@gmail.com | 06 80 27 44 89 |
| Champagne Ardenne | 08 10 51 52 | Nous cherchons un animateur | | |
| Franche Comté | 25 39 70 90 | Claude Chegnion | 25000 Besançon • chegnion@orange.fr | 06 07 83 80 21 |
| Ile de France | 93 - 94 | Philippe Paillas Responsable Ile de France | 94340 Joinville le Pont • philippe.paillas@mgclubdefrance.com | 01 79 56 53 37 06 72 20 79 26 |
| | 75 | Jean-Paul Le Buzith | 75020 Paris • jp.lebuzith@mgclubdefrance.com | 06 72 93 87 01 |
| | 77 | Franck Barbieri | 77290 Mitry Mory • franck.barbieri@mgclubdefrance.com | 06 71 57 20 63 |
| | 78 | Jacques Girodon | 78140 Vélizy Villacoublay • jacques.girodon@mgclubdefrance.com | 06 86 21 78 32 |
| | 92 | Nous cherchons un animateur | | |
| | 91 | Alain Dutréve et Martine Pineau | 91270 Vigneux sur Seine • alain.dutreve@mgclubdefrance.com 91210 Draveil • martine.pineau@mgclubdefrance.com | 06 07 18 10 27 06 74 74 56 13 |
| | 95 60 | Jean-Luc Lachaux | 60300 Apremont • jean-luc.lachaux@hotmail.fr | 06 44 74 19 52 |
| | | Fabrice Cavana | 93110 Rosny sous Bois • fabrice.cavana@sfr.fr | 06 44 07 54 81 |
| Languedoc Roussillon | 11 30 34 48 66 | Roger Bardelot | 30250 Aujargues • annieghirardi@orange.fr | 04 66 93 88 89 |
| Limousin | 19 23 87 | Gilles Dumazet | 03110 Saint Pont • gillesdumazet@orange.fr | 06 80 00 48 91 |
| Lorraine | 54 55 57 88 | Jean Jachniewicz | 54220 Malzeville • jean.jachniewicz@wanadoo.fr | 03 83 20 60 06 06 87 66 90 87 |
| Maine et Touraine | 72 37 53 | Bénédicte Renier | 72270 Mezeray • benedicte.renier@mgclubdefrance.com | 07 85 57 94 02 |
| Midi Pyrénées | 09 12 31 32 46 65 81 82 | Jean-François Cazenave | midipyrenees@mgclubdefrance.com | 06 11 98 07 68 |
| Hauts de France | 02 59 62 80 | Nous cherchons un animateur | | |
| Normandie | 14 50 61 27 76 | Alain Danoy | 14270 Ecajoul • alain.danoy@wanadoo.fr | 02 31 20 11 34 |
| PACA Corse | 04 05 06 13 83 84 20 | Jean-Pierre Martin | 06140 Vence • jp.martin@mgclubdefrance.com | 06 33 43 34 86 |
| Pays de Loire | 44 49 72 85 | Jean Cesbron | 44120 Vertou • jean.cesbron@mgclubdefrance.com | 02 40 33 09 23 |
| | | Jean-Marc et Dany Bourson | 85330 Noirmoutier • jeanmarcbourson@orange.fr | 02 51 93 54 20 |
| Poitou Charentes | 16 17 79 86 | Guy Chevalier | poitoucharentes@mgclubdefrance.com | 06 66 15 83 48 |
| Rhône Alpes | 01 38 73 74 Alpes et Pays de Gex 07 26 42 69 | Georges Vuillemin | 01170 Crozet • georges.vuillemin@mgclubdefrance.com | 06 09 08 82 29 |
| | | Jocelyne Denis | 42400 St Chamond • jocelyne.denis@mgclubdefrance.com | 06 09 41 51 83 |

CALENDRIER PRÉVISIONNEL 2018

| JANVIER | |
|---------------------------------|---|
| 28 janvier | Orléans/Parc des expositions : Bourse Mini-Auto 45 - Stand MGCF Contact : Guy Falq • guylavie@yahoo.fr |
| FÉVRIER | |
| 7 au 11 février | Rétromobile : Paris porte de Versailles - Stand MGCF http://www.retromobile.com/ Contact : Patrice Peret • patrice.peret@mgclubdefrance.com |
| 17 & 18 février | Nîmes : Salon Automoto Retro Prestige et Collection - Stand MGCF Site Web : http://www.retro-organisation.com/ Contact : Roger Bardelot • roger.bardelot@mgclubdefrance.com |
| 17 & 18 février | Périgueux : Salon AutoRétro Contact : A définir |
| 17 & 18 février | Nantes : Historic Auto à la Beaujoire stand MGCF Contact : JM.Bourson • jeanmarcbourson@orange.fr |
| MARS | |
| 10 & 11 mars | Salon des belles champenoises Reims : Stand MGCF http://www.bce-reims.com/bce.htm Contact : Alain Dutrève • alain.dutreve@mgclubdefrance.com |
| 23 au 25 mars | Salon Avignon Motor Festival : stand MGCF http://www.avignon-motor-festival.com/ Contact : Jean-Pierre Martin • jp.martin@mgclubdefrance.com |
| 24 & 25 mars | Rallye du Lot Contact : Jean-François Cazenave midipyrenees@mgclubdefrance.com |
| 31 mars & 1 ^{er} avril | Le Mans : Salon Auto-Rétro stand MGCF Contact : Bénédicte Renier • benedicte.renier@mgclubdefrance.com |
| AVRIL | |
| 6 au 8 avril | Dijon Auto-Rétro : Stand MGCF Contact : Gilles Coty • bourgogne@mgclubdefrance.com |
| 7 & 8 avril | Montluçon : Rétro-Bourse - Stand MGCF Contact : Gilles Dumazet • gilles.dumazet@mgclubdefrance.com |
| 21 & 22 avril | Région Maine & Touraine : Week-End Châteaux & Papilles (maxi 20 voitures) Contact : Bénédicte Renier • benedicte.renier@mgclubdefrance.com |
| 28 & 29 avril | Classic Days à Magny Cours - 11 ^{ème} édition Contact : à définir |
| 28 avril au 1 ^{er} mai | Rallye MMM et série T : St Etienne, Pilat, Vallée de la Loire Contact : Vincent Dransart • vdransart@aol.com |
| MAI | |
| 11 au 13 mai | Grand prix Historique de Monaco Contact : Georges Vuillemin georges.vuillemin@mgclubdefrance.com |
| 18 & 19 mai | Grand prix Historique de Pau Contact : À définir |
| 26 mai | Région Rhône/Alpes : 3 ^{ème} Roadster Bugey Contact : Jean-Marc Perdrix • jmperdrix@sfr.fr |
| 26 & 27 mai | Fréjus : Rétro-Auto-Forum - Stand MGCF Contact : Jean Pierre Martin • jp.martin@mgclubdefrance.com |
| 31 mai & 1 ^{er} juin | Région Pays de Loire : Ruée vers l'Huitre Contact : JM.Bourson • jeanmarcbourson@orange.fr |

| JUIN | |
|--|---|
| 21 au 24 juin | Région Auvergne : 12 ^{ème} rallye des Vaches Rouges Contact : Gilles Dumazet • gilles.dumazet@mgclubdefrance.com |
| 23 & 24 juin | Chinon Classic : ex Grand prix de Tours Contact : Bénédicte Renier • benedicte.renier@mgclubdefrance.com |
| 24 au 28 juin | Euskadi Pyrénées Contact : Bernard Joubert • bernard.joubert@mgclubdefrance.com |
| JUILLET | |
| 6 au 8 juillet | Le Mans Classic - Stand MGCF Contact : Bénédicte Renier • benedicte.renier@mgclubdefrance.com |
| AOÛT | |
| 08 au 12 août Complet | MG European Event of the Year : Films Grisons (Suisse) Site Web : https://www.mgcc70.ch/ |
| SEPTEMBRE | |
| 1 ^{ère} semaine sept Dates à confirmer | Des Alpes à la Méditerranée , par les plus beaux cols alpins français & italiens Contact : Georges Vuillemin georges.vuillemin@mgclubdefrance.com |
| 8 & 9 septembre | Région Centre : Le petit Solognot Contact : Guy Falq • guylavie@yahoo.fr |
| 21 au 23 septembre | Maurienne : Les 1000 Virages Montvernier Contact : Didier Pernet • dmpcr73@orange.fr |
| 28 et 30 septembre | Les Grandes Heures Automobiles à Monthléry - 4 ^{ème} édition Contact : Christian Lissot • christian.lissot@mgclubdefrance.com |
| 28 sept au 1 ^{er} octobre | Région Bretagne : La côte de granit rose Contact : Bernard Ricordeau • ricordeau.bernard@neuf.fr |
| Date à confirmer | Région Midi Pyrénées : Midi Auto Rétro à Beauzelle/Blagnac - Stand MGCF Contact : Jean François Cazenave midipyrenees@mgclubdefrance.com |
| Date à confirmer | Salon de Rouen - Stand MGCF Contact : Alain Danoy • alain.danoy@wanadoo.fr |
| OCTOBRE | |
| Date à confirmer | Sud-Ouest Classic Festival à Nogaro |
| NOVEMBRE | |
| 24 & 25 novembre | Salon de Lorient/Ouest Motor's Festival - Stand MGCF Contact : Bernard Ricordeau • ricordeau.bernard@neuf.fr |
| Date à confirmer | Salon Epoqu'auto Lyon - Stand MGCF Contacts : jocelyne.denis@mgclubdefrance.com georges.vuillemin@mgclubdefrance.com |



RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ
DES COMPTES RENDUS
D'ACTIVITÉS ET DE
SORTIES SUR NOTRE SITE
MGCLUBDEFrance.COM

3 AU 6 JUILLET STAGE MÉCANIQUE INITIATION N°12



Nous étions 10 à avoir répondu présents, avec une belle diversité du MGCF : des hommes comme des femmes, des MGA, MGB (GT et roadster) ou TF, venus d'Ile de France, d'ailleurs et même de...Suisse. Face à nous, «Ludo» et «Joss» du lycée Camille Jenatzy, qui ont en commun pédagogie, qualité d'écoute et de réponse.

S'en suivait une matinée studieuse de théorie et de démonstrations en situations réelles avec l'excellent Ludo que rien n'arrête pour faire comprendre les subtilités du retard d'allumage ou d'un carbu SU. Restait alors à mettre tout cela en pratique dans l'après-midi. Bougies, allumage, carburation, tout y est passé sous les yeux experts de nos professeurs et des conseils avisés de Jacky et de Jean-Paul Le Buzith.

Au final, un stage TRÈS enrichissant aussi bien pour l'acquisition de connaissances que pour la découverte d'autres membres du club. Impossible donc de terminer sans remercier très vivement et très sincèrement Jacky et Jean-Paul. Un dernier conseil : surveillez bien la date du prochain stage pour vous y inscrire au plus vite.

Michael Jousseau

Organisateurs : Jacky Lelièvre et Jean-Paul Le Buzith

2 AU 3 SEPTEMBRE RALLYE DES VENDANGES - « AU CŒUR DU MORVAN »

14 équipages ont répondu à l'appel d'un rassemblement axé sur la passion, la convivialité et la découverte de la partie la plus sauvage de la Bourgogne : le Morvan. Le départ du rallye fut donné le samedi pour un rapide parcours jusqu'au magnifique lac des Settons où nous attendait une vedette, et c'est sous les nuages encore accrochés aux sommets que nous avons découvert ce lac artificiel destiné à réguler la navigation sur l'Yonne et faciliter le flottage du bois jusqu'à Paris.



L'étape suivante fut l'Auberge du Vieux Morvan à Château-Chinon ; la vue panoramique de la vallée était barrée de nuages menaçants qui ne tardèrent pas à épancher leur colère humide. Le ciel se dégagait enfin et les petites routes sinueuses caractéristiques des paysages du Morvan nous menèrent en Gaule pour un saut en arrière de 2000 ans à Bibracte. Retour à Planchez, où nous attendait une dégustation de grands vins de Bourgogne autant didactique que gustative.

Dimanche matin, nous étions en route sous un soleil qui ne nous quitta pas. À Autun, nous avons eu le privilège de stationner nos MG au pied de la cathédrale pour la visite. Nous quittâmes la ville pour prendre encore plus de hauteur et contempler un panorama de 100 km. Après une halte déjeuner à la fameuse Auberge de La Grousse, nous prîmes conscience que le rallye touchait déjà à sa fin.

Gilles Coty



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

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



MEMBRE





MG EVENT 2017

3 au 6 août

Le MG Event avec les photos et les commentaires de Daniel Delsalle



La remise du trophée du MGCF à l'organisation

La vallée du Douro sous un grand soleil



Monsieur Sandeman surveille ses domaines, totalement imperturbable

On aurait pu chanter « Chevaliers de la Table Ronde ... », malheureusement nous n'étions que trop peu de Français !



L'accueil de l'évènement se faisait à la Fondation Antonio Cupertino de Miranda qui abrite aussi le musée du papier monnaie.

9 AU 11 SEPTEMBRE

« LA TRANS'AVEYRON » DU PETIT SOLOGNOT



Cette année, le petit Solognot partait en vacances en Aveyron et c'est dans une ambiance chaleureuse qu'Annie et Guy attendaient les 30 équipages au pied du Viaduc de Garabit.

Samedi matin, nous partons sous la pluie pour une 1^{ère} halte à Soulagues Bonneval et le bric à brac hétéroclite de Monsieur Capou. Photo souvenir sur la coulée de lave de Roquelaure. Le ciel se dégage et nous arrivons à Bozouls où un petit train nous emmène découvrir le « trou de Bozouls ». Puis direction Millau par le causse du Larzac pour notre 2^{ème} soirée sous le signe de la bonne humeur.



Dimanche, c'est sous le soleil que nous passons sous le grandiose viaduc de Millau. Arrivée à Roquefort pour la visite de la fromagerie Société. Puis nous continuons vers les gorges de la Jonte et ses canyons spectaculaires. Retour de nos MG vers St Geniez d'Olt par des routes aux multiples virages et un panorama fantastique sur le causse de Séverac. Petite étape à la Peyronie, le petit paradis de Guy et Annie, qui nous ont réservé un bel accueil.



La soirée de gala commence avec une représentation folklorique de la bourrée sous la bénédiction de la coupe Nuffield et se termine sur le pont des Marmots de St Geniez ; nous vivons un moment magique et inoubliable avec un lâcher de lanternes volantes qui illuminent le ciel aveyronnais.

Déjà lundi ! Direction le plateau d'Aubrac et ses jolies vaches. Arrêt à Laguiole pour voir la fabrication des couteaux et nous rejoignons le buron de Born et nous nous régalaons du fameux déjeuner aveyronnais. Le circuit s'achève à Garabit, là où il a commencé, sans avoir à déplorer de panne pour nos MG.

Merci Annie et Guy pour nous avoir fait découvrir la gastronomie, le patrimoine, les paysages et les traditions de leur belle région avec l'amour et la générosité qu'on leur connaît.

Valérie Lacourt

Organisateurs : Guy et Annie Falq

16 SEPTEMBRE

SORTIE EN SUISSE NORMANDE



Pour cette année, nos amis normands Alain et Philippe avaient prévu de nous faire découvrir la Suisse Normande ; un programme alléchant à n'en pas douter car j'avais gardé d'excellents souvenirs de ce coin de Normandie.

Commencée sous les meilleurs auspices à Falaise, cette journée nous a offert des paysages superbes avec des points de vue incroyables, des petites routes dépaysantes au possible, des saveurs avec la visite et la découverte du Safran de Normandie (à côté de Falaise) et de sa propriétaire passionnée, des couleurs et des odeurs avec la visite d'un magnifique jardin, création de deux artistes plasticiens.

Cela a été un sans-faute (à part la panne de la MG TF d'un malheureux équipage) et la météo nous a quasiment épargnés même si en fin de journée nous avons dû capoter ce qui, pour certains modèles de voitures, représente un exercice physique certain.



Il y avait d'ailleurs une belle représentation de la marque : TA, TC, MGA Coupé Twin Cam superbe, MG B GT et cabriolet, MGB GT V8, MG F et TF plus modernes.

Encore un grand merci aux organisateurs car « monter » en Normandie reste toujours un plaisir ! Vivement 2018 !

Carole et Jean-Marie Guivarc'h

Organisateur : Alain Danoy et Philippe Valot

23 ET 24 SEPTEMBRE
L'ENTENTE CORDIALE



Cette 10^{ème} édition Rochelaise a débuté la veille par un rendez-vous autour d'une pizza qui a mis en contact la grande majorité des forces en présence : Sunbeam Alpine, Triumph TR3-TR4-TR5-TR250-Vitesse-TR6, MG TC-TD-A-B-C-Midget-1300-BGT8- TF135, une Alfa Dueto et une Big Healey. Le lendemain dès 9 h, nos joyeux 62 participants se sont lancés vers Rochefort, pour un premier trajet au road book et carte qui a été des plus animés ; nous nous sommes croisés, re croisés, salués et re salués, retrouvés sur des routes parallèles sans être sur la même route, excellentissime ! Ce tohu bohu organisé, multicolore et chromé, s'est conclu par une mixité for-mi-da-ble. Alain et Chantal nous attendaient ensuite pour la visite de la Corderie Royale et de l'Hermione à Rochefort. Entre les deux flots de visites, la première tablée n'a pas manqué à ces rituels pots et bravades amicales. L'après-midi, après avoir musardé au soleil dans les jardins, nos belles anglaises se sont retrouvées pour un run longeant la côte jusqu'à la Rochelle. Le soir venu, nous nous sommes retrouvés à l'institution du vieux port : le bar André. La seconde journée toute aussi ensoleillée était libre de toute contrainte : un petit déjeuner, la visite de l'Aquarium, un petit tour de l'île de Ré. De quoi se faire plaisir et prendre son temps, c'est aussi un art de vivre.

Chers Chantal et Alain, les 60 Hourra de notre groupe ne font qu'un pour vous dire chaleureusement BRAVO.

Jacques Truchon du registre 1100 1300
Organisateurs : Alain et Chantal Brechet

29 SEPTEMBRE AU 2 OCTOBRE
D'ABER EN ABER

Cette magnifique sortie aurait pu s'intituler également « de Nanard en Nanard ». Les deux Bernard, avec la complicité de Marie-Anne, avaient concocté ce merveilleux périple breton et gastronomique. Vingt-deux équipages, presque tous en MG, se retrouvèrent le 29 au « Château de Sable ». Après une petite balade au bord de l'océan, la fête a commencé au port de Lanildut par un dîner dansant accompagné par « Ti Bouill », un brestoïse fondu de Jazz et pianiste aux mains d'or. Un grand moment.

Samedi et dimanche, découverte de la Bretagne Finistérienne sous un temps mitigé et avec des noms imprononçables « Prat Ar Coum » par exemple, dégustation d'huîtres, visite du Château de Kerjean, dîner GASTRONOMIQUE au Château de Sable.



Le dimanche, déjeuner au « Château d'eau » (que de châteaux)... avec vue IMPRENABLE (effectivement, la vue fut imprenable, on peinait à voir sa seule pointe de pieds !!), après avoir fait une sympathique halte à la galerie de Bernard au Conquet afin d'éviter d'être trempés. Puis de nouveau dîner au Château, celui de Kergroadez, mais dîner aux chandelles où une surprise attendait nos GO (ils furent très émus).

Lundi 2, il fallut hélas nous séparer, mais après avoir découvert les Abers par la mer cette fois et sous un soleil radieux.

Un « ban » pour les Bretons s'est donc imposé pour les féliciter chaleureusement.

Claude Chégnion

Organisateurs : Marie-Anne et Bernard Ricordeau, et Bernard Morinay



23 ET 24 SEPTEMBRE

SALON AUTO MOTO RÉTRO DE ROUEN

Organisé depuis cette année par l'ACO, et pour sa 15^{ème} édition, le salon avait mis à l'honneur les 24h du Mans avec en vedette une FERRARI 250 GTO et une MATRA 670B gagnante en 72,73 et 74.

Le MGCF avait retrouvé sa place habituelle dans le Hall 2. Nous y exposons la très belle MGA Coupé de Philippe Legros et la TD bien connue de Paul Burry. Sur les 20.000 visiteurs, nombreux sont ceux qui sont venus nous rendre visite. Le samedi fut un défilé continu de membres du club (dont un propriétaire d'une V8 Costello) et d'amateurs venus se renseigner sur le club, parfois en vue d'un prochain achat d'une B, d'une F ou d'une TF. C'est toujours avec grand plaisir que nous leur donnions infos et conseils techniques ; nous en attendons de prochaines adhésions.

Nous avons aussi recueilli quelques nouvelles bonnes adresses.

Un grand merci à Jean Pierre Marx pour avoir assuré la présence sur le stand, aux deux Pascal, Philippe et Paul pour leur aide et le prêt de leur voiture.

Nous vous attendons déjà pour septembre 2018.



Alain Danoy

Organisateurs pour le club : Jean Pierre Marx et Alain Danoy

6 AU 8 OCTOBRE

BRITISH CAR LÉMAN EN SUISSE

Au départ de Gex, une douzaine d'équipages a pris la direction de Morges, en Suisse, pour participer au British Car Meeting. Les MG exposées étaient nombreuses avec notamment deux splendides VA. Après une balade parmi les anciennes, la surprise est venue d'une authentique fondue, préparée par les participants grâce à trois réchauds mobiles, un moment fort convivial.

Notre itinéraire parcourait ensuite les petites routes du vignoble du Lavaux. A gauche, un beau muret de pierres qui soutient le vignoble en terrasses, à droite, une vue magnifique sur le lac.



Pourtant, les yeux ne devaient pas quitter la route en raison de la forte déclivité ! Cette traversée du vignoble aux couleurs automnales accentuées par un beau soleil nous a ravis. Au menu de notre étape du soir à Montreux, le délicieux papet vaudois. Le dimanche nous a conduits sur les hauteurs. Les cabriolets se sont découverts pour la descente vers la vallée du Rhône. Après un itinéraire magnifique et sportif pour certains, le plaisir était dans l'assiette à Habère-Poche, en Haute Savoie.

Nous repartons avec plein de belles images en tête et de bons moments passés ensemble dans la bonne humeur.

Pascal Couturier

Organisatrice : Stéphanie Portal**OE BOCHE AUTO**www.bocheauto.com

04.73.63.79.00

www.bocheauto.com
info@bocheauto.com

Tél (33) 473 63 79 00 – Mob (33) 650 754 370

**Spécialisé en Anglaises de collection depuis 1990,
 nous importons, vendons et restaurons
 des MG, Austin Healey, JAGUAR et TRIUMPH.**

OE BOCHE AUTO vous propose tout ce dont votre auto a besoin depuis un simple entretien jusqu'à la restauration complète de A à Z, en passant par la vente et l'expédition de pièces de rechange, l'importation et l'homologation de véhicules étrangers.



HARRY LESTER, UNE VIE DÉDIÉE AUX MÉCANIQUES MG

Bien qu'il n'ait jamais travaillé chez MG, ni fait partie d'une équipe officielle, on ne peut évoquer l'histoire de MG en compétition sans évoquer Harry Lester. En effet, il a marqué le monde des courses automobiles, tant en qualité de pilote au volant de voitures préparées et modifiées par lui, qu'en tant que constructeur des fameuses Lester-MG.



LA MOTO REMPLACE LA TRADITION FAMILIALE CHEZ LES LESTER

Harry Lester est né en 1903. C'est le fils unique de... Harry Lester qui était boulanger, tout comme son propre père. Cet Harry «junior» avait donc un avenir prédestiné de boulanger. Mais l'histoire ne s'est pas déroulée comme prévu. C'est d'abord son père qui, à la fin de la première guerre mondiale, a abandonné la boulangerie pour reprendre une petite entreprise de cycles et motos. Très vite, le jeune adolescent Harry s'est passionné pour les motos. Il s'est familiarisé avec les techniques de réparation en travaillant dans l'entreprise de son père et les réglages de ces engins n'eurent bientôt plus de secret pour lui.

A la fin des années 20, la réputation des Lester père et fils leur permit d'obtenir la concession des motos SOS (Super Onslow Specials). Ces motos étaient de conception novatrice avec leur cadre en tubes légers soudés, idée que Harry transposera plus tard sur les automobiles.

En 1928, après avoir participé à quelques compétitions avec son père, Harry est choisi comme pilote usine SOS pour courir le déjà célèbre Lightweight Tourist Trophy de l'Île de Man. Cette course qui a vu le jour en 1922 est encore aujourd'hui, chaque année, un événement incontournable du monde de la moto.

LA DÉCOUVERTE DES MG

C'est à l'Île de Man que sa carrière va basculer quelques années plus tard, lorsqu'il remarque une voiture qui se faufile sur les petites routes à une vitesse étonnante. Au volant, c'est Syd Crabtree, le vainqueur du Lightweight TT en 1929, qui lui présente sa MG Midget Type C Montlhéry. Peu de temps après, il faisait l'acquisition d'une Type M à carrosserie Jarvis. C'était sa première atteinte par le «virus MG».



LE JEUNE HARRY LESTER AU VOLANT DE SA TYPE M CARROSSÉE PAR JARVIS

En 1933, installé à Knebworth au nord de Londres, Harry Lester se consacre exclusivement à l'automobile. Il vend des voitures d'occasion toutes marques. Se spécialisant peu à peu en MG, il se rendait fréquemment à Abingdon pour s'approvisionner en pièces détachées, ce qui lui donna l'occasion d'y faire des connaissances. Il aurait même donné un tuyau au responsable de l'après-vente de l'époque pour résoudre un problème récurrent d'huile de pont qui passait dans les freins arrière sur les J2...

En dépit de ses bonnes relations avec l'usine, Lester n'a jamais souhaité devenir concessionnaire. Il voulait conserver son statut de négociant et metteur au point indépendant.



LA PB MODIFIÉE, DE SES PREMIERS SUCCÈS

Il a connu quelques succès en compétition avec la remplaçante de sa Type M, une PB modifiée et allégée (PB1237 GUR 963), ainsi qu'avec une J2 (J3380, immatriculée MG 2611) avec laquelle il s'est retourné... Ce qui le contraignit à mettre fin à sa carrière de pilote en raison des multiples traumatismes subis. La voiture n'a pas été totalement détruite. Aux dernières nouvelles, elle était en Australie entre les mains d'un MG'iste passionné.

LA GUERRE, SANS OUBLIER MG !

Lorsque la seconde guerre mondiale a éclaté, Harry Lester était trop âgé pour aller au front. Mais les services spéciaux avaient repéré ce spécialiste des Triple M et des motos. Ils lui ont confié la réalisation d'une moto parachutable, le Welbike.



Plus de 3000 exemplaires ont été fabriqués et utilisés par les troupes aéroportées.

Harry Lester a également participé à un autre projet militaire. Il s'agissait d'un sous-marin monoplace, le Welman. Sa connaissance des mécaniques MG lui permit d'apporter une solution aux problèmes de fonctionnement des hydro-plans en adoptant le système d'entraînement à renvoi d'angle des dynamos et arbres à cames des moteurs MG à ACT ! Harry en avait prélevé un sur une voiture, mais n'en avait pas d'autre, alors qu'il était planifié une demande de 150 exemplaires. Quelle ne fut pas la surprise à Abingdon, lorsque l'on vit Harry descendre d'un camion militaire et réclamer la totalité du stock de ces pièces si précieuses pour le sous-marin...

RETOUR À LA COMPÉTITION

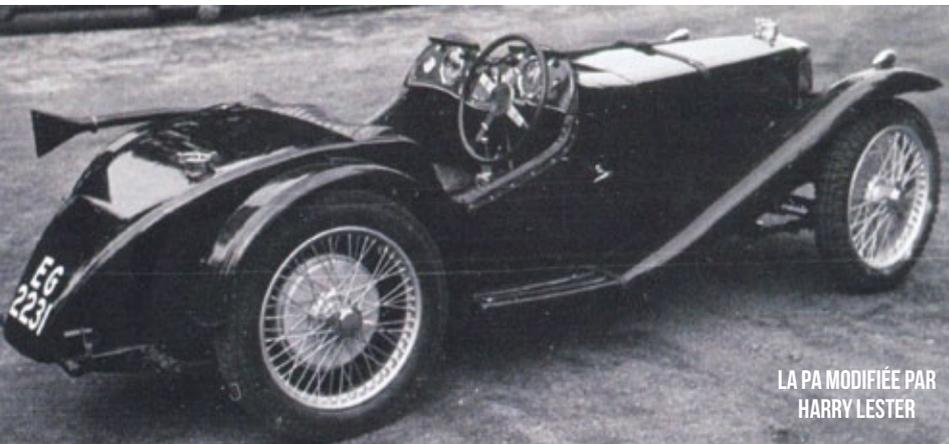
Après la guerre, Harry Lester reprit très vite ses activités dans son garage, qu'il n'avait pas totalement abandonnées, bien qu'employé à plein temps par l'armée ... En marge des travaux d'entretien et réglages pour sa clientèle, il commençait à préparer des voitures pour la compétition. La première transformation recensée a été effectuée sur une Type P (EG 2231) dont il a ressorti l'échappement et aminci l'arrière.

Mais le démon de la course reprend Lester. En 1946, il modifie deux autos en « lightweight », une Type P (GUR 963) et une Type Special L (HRO 33, L0274). 1947 vit la première apparition en course de la HRO 33 qu'il a dénommée HU4.

Il prit un bloc moteur de Type N et sa culasse, associés à un vilebrequin de Type L, ce qui lui permettait de rester dans la classe des 1100 cm³. En travaillant beaucoup sur l'ouverture des soupapes, il obtint un moteur particulièrement performant. La voiture a, bien entendu, été dotée d'une carrosserie spéciale inspirée de GUR 963, avec son capot étroit. Elle a accumulé les succès en 1947 et 1948.

Tandis qu'il se bâtissait un beau palmarès avec ces voitures, Harry poursuivait dans le même temps ses recherches d'améliorations.

Tout ou partie des modifications mises au point par Harry Lester ont été appliquées sur des voitures de clients à la fin des années quarante et plusieurs Lester Specials ont été vendues.



LA PA MODIFIÉE PAR HARRY LESTER



HARRY EN ACTION AU BOSCOMBE SPEED TRIALS DE 1948. IL REMPORTERA LA VICTOIRE DE CLASSE



UNE MG TC DOTÉE D'UNE CAISSE LÉGÈRE LESTER



LES LESTER-MG

Au début des années 1950, deux évolutions majeures vont consolider la réputation de Harry Lester : l'optimisation du moteur XPAG et un nouveau châssis tubulaire.

LE MOTEUR XPAG

Ce moteur a bénéficié de toutes les attentions de Lester. D'une cylindrée à l'origine de 1250 cm³, celle-ci se voit portée à 1467 cm³ à l'issue d'un fort réalésage. Le moteur est coiffé de culasses Harry Weslake ou Laystall, d'un arbre à cames spécifique et d'un volant moteur allégé...

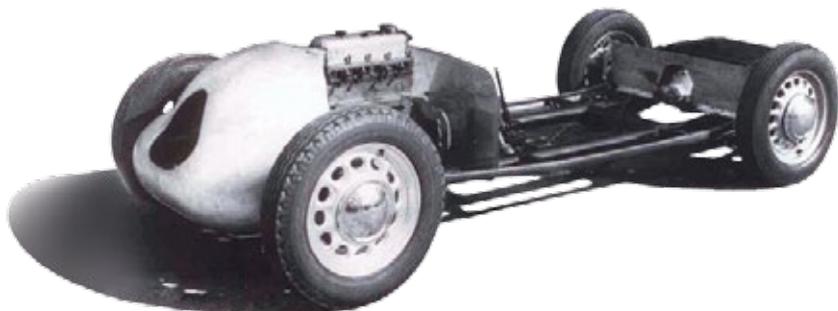
La puissance d'origine du moteur XPAG, bien connu, était de 54 ch à 5200 t/mn, tandis que le moteur modifié par Lester développe plus de 100 ch à un régime pouvant dépasser 6500 t/mn !



LE CHÂSSIS TUBULAIRE

Au moment de construire ses propres voitures, Lester a tenu compte de son expérience sur les motos. Il a réalisé un châssis-échelle tubulaire qui permettait d'obtenir une rigidité bien meilleure que celle des châssis MG, tout en restant d'un poids contenu.

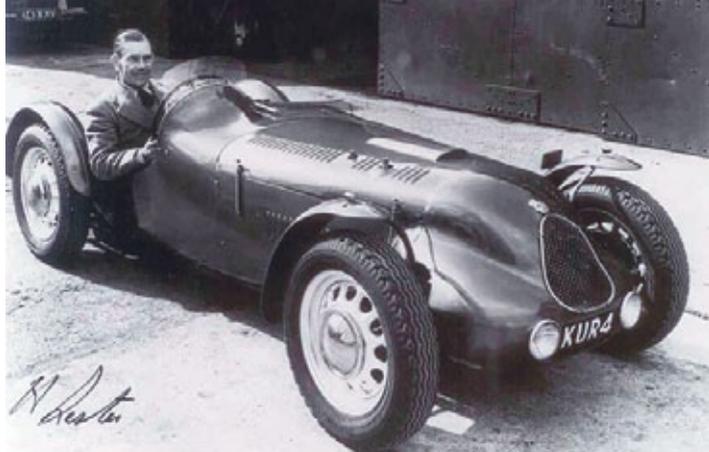
Ce châssis était principalement constitué de deux tubes longitudinaux de gros diamètres, et de quelques traverses soudées.



À la fin des années quarante, Harry Lester avait mis au point son « cocktail » personnalisé :

- Un châssis tubulaire de sa conception,
- La suspension avant de Type Y à roues indépendantes, en lieu et place de l'essieu rigide de TC,
- Les freins hydrauliques de la Type Y,
- La boîte 4 vitesses de la TC,
- L'essieu arrière de la YA,
- Un boîtier de direction spécifique,
- Un moteur XPAG largement modifié,
- Une carrosserie légère à deux places.

Au bout du compte, les voitures conçues par Harry Lester étaient très performantes et sensiblement moins chères que leurs concurrentes.



UNE CARROSSERIE ALLÉGÉE ET SURBAISSÉE PAR LESTER EN 1949, SUR UN CHÂSSIS TA DE 1939



ON NOTE SUR LA PHOTO QUE LE PLANCHER VIENT EN DESSOUS DU CHÂSSIS, CE QUI EST TRÈS INHABITUEL À L'ÉPOQUE.

LA MONKEY STABLE RACING TEAM

En 1950, Harry Lester s'associe avec Jim Mayers, un riche pilote amateur rencontré sur les circuits et qui pilote aussi une « Lester MG » avec un certain succès. C'est ainsi que l'on appellerait dorénavant les autos sorties de l'atelier de Harry Lester dont le fameux châssis tubulaire ne provenait plus d'une MG. Bientôt, une véritable équipe sera formée par les deux hommes. Elle s'appellera « The Monkey Stable » et sera composée de trois pilotes : Jim Mayers, Pat Griffith et Gerry Ruddock.

L'équipe a connu beaucoup de succès sur les circuits britanniques avec des voitures performantes qui ont offert de nombreux podiums à ses pilotes. À Goodwood en 1952, les Lester démontrent leur véritable potentiel en dominant la course de neuf heures pour terminer aux trois premières places de la catégorie des 1.5 L. Mayers était satisfait de la performance des voitures et a demandé à Harry de créer trois autres voitures pour la saison d'endurance 1953.

AVANT LE DÉPART À GOODWOOD EN 1952



Mais Harry a estimé qu'il ne serait pas en mesure d'honorer dans le délai imparti cette commande qui nécessitait de créer un nouveau châssis ; Jim Mayers a alors confié cette tâche à Kieft.

Cyril Kieft était connu à l'époque pour avoir déjà engrangé des succès en formule 3 ou des records sur le circuit de Montlhéry. Il avait su s'attacher les services d'un jeune pilote talentueux, Stirling Moss, qui sera plus connu lorsqu'il accédera au monde de la Formule 1 (212 victoires sur 529 courses pour l'ensemble de sa carrière qui s'acheva en 1962).

Les trois Kieft que la Monkey Stable a alignées en 1953 restaient fidèles au moteur MG préparé par Harry, mais les résultats n'ont pas été à la hauteur et Jim Mayers a vendu les trois voitures à la fin de la saison. On voyait arriver de nouveaux challengers dont les noms allaient devenir vite célèbres : Colin Chapman (fondateur de Lotus) et John Cooper, notamment qui proposeront des voitures plus légères et plus aérodynamiques.

DÈS 1952, ON VOIT APPARAÎTRE LES COOPER-MG N°85, DE CONCEPTION MODERNE, PAR RAPPORT AUX LESTER-MG N°83 ET 84



En 1955 et malgré la sortie des nouvelles Lester série M, l'équipe ne peut renouer avec le succès. L'une d'elles, la Lester-M11 était équipée d'un moteur Coventry-Climax de 1098 cm³ lui permettant de s'aligner en catégorie 1.1 L, les autres, les Lester-M15, conservaient le moteur XPAG porté à 1.5 L.

Ces nouvelles séries M avec leur carrosserie en fibre de verre étaient conçues pour une production éventuelle en petite série. Ce nouveau matériau leur donnait plus de fluidité dans la ligne. Mais ces modèles, pourtant entièrement nouveaux, étaient déjà dépassés.

MG LESTER M15 1955



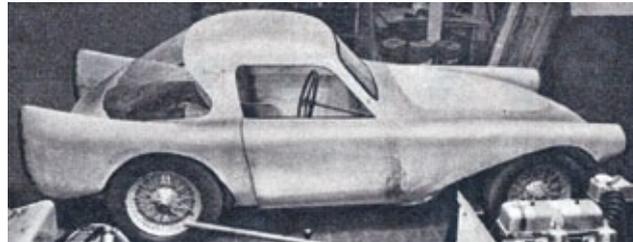
Il y a eu deux M15 carrossées en coupé, dont la «5 EME» que pilotait Jim Mayers et qui a été dotée, de nombreuses années plus tard, d'une carrosserie barquette en aluminium. La Monkey Stable a connu une fin tragique en septembre 1955, lorsque Jim Mayers a trouvé la mort sur la piste au volant d'une Cooper. Et quelques semaines plus tard, c'est celle d'un autre pilote de l'écurie, Mike Keen, également sur Cooper, qui intervenait. Les voitures de l'écurie ont été vendues

MG LESTER M15
JIM MAYERS



MG LESTER T51 1955

et Harry a tourné le dos à la compétition pour se recentrer sur son garage. La généralisation de l'utilisation de la fibre de verre permettait de réaliser assez facilement des carrosseries originales. Harry Lester s'y serait essayé en 1955, mais apparemment sans succès.



Jusqu'à la fin des années 50, on a continué à voir des voitures préparées par Lester sur les circuits, principalement en Grande Bretagne et aux États-Unis. Quelques exemplaires avaient en effet été exportés, pilotés par l'excellent Duncan Black (le fils du co-fondateur de Black et Decker) ou James Miller. Ce dernier courait encore en 1961 au volant d'une voiture (la KUR 4) qu'il avait rachetée à Duncan Black. Ses dernières courses ont été effectuées avec un moteur de MGA 1500 coiffé d'une culasse cross-flow HRG en aluminium, le XPAG survitaminé par Lester ayant fini par rendre l'âme. La «NNK 526» de Jim Mayers qui avait été vendue aux États-Unis en 1953 y courait encore en 1958.

Harry Lester est décédé en 1982. Outre les nombreuses voitures qu'il a préparées, on estime qu'il a construit une vingtaine de voitures dont la plupart était équipée d'un moteur MG. Moins d'une dizaine existaient encore.

Pascal Couturier

UNE PARTICULARITÉ, LE COUPÉ LESTER T51 GUO 209 DE 1954

Harry Lester n'a produit que quelques coupés extrapolés d'une carrosserie de Fiat Topolino dont il ne conservait que la partie centrale. GUO 209 a une histoire différente. Il s'agirait du septième châssis T51,



modèle produit par Lester entre 1949 et 1955. Celui-ci date de 1954. Selon la légende, la ligne toute particulière de ce coupé résulterait d'une fabrication spéciale pour Maurice Toulmin, agent MG et pilote, qui était de grande taille et avait de grandes difficultés à entrer dans une carrosserie fermée. Toutefois, cette information a été démentie en 2012 par Jonathan Toulmin, le fils de Maurice Toulmin... Le mystère demeure.

ROUES ET PNEUS : ILS ASSURENT VOTRE SÉCURITÉ

Les choix des pneus et des roues doivent être homogènes, c'est un élément essentiel de la sécurité. Un choix de pneus et de jantes bien adapté au véhicule procurera un comportement optimal à votre MG sur la route aussi bien en ligne droite qu'en virage et au freinage.

COMPRENDRE L'ENJEU

Nos MG ne sont pas des voitures de course mais il faut bien garder à l'esprit que les quatre pneus qui les équipent sont, avec les roues, en charge de :

- Porter la voiture (masse),
- Transmettre la puissance dans les meilleures conditions en respectant au mieux les démultiplications d'origine,
- Transmettre la puissance de freinage,
- Assurer les meilleures conditions de tenue de route et accessoirement de confort.

Avec un choix judicieux de pneumatiques, ces derniers travailleront dans des conditions normales et ne subiront pas d'échauffement excessif. C'est cet échauffement qui conduit à l'éclatement du pneu qui peut avoir des conséquences graves.

Parmi les causes d'échauffement, citons :

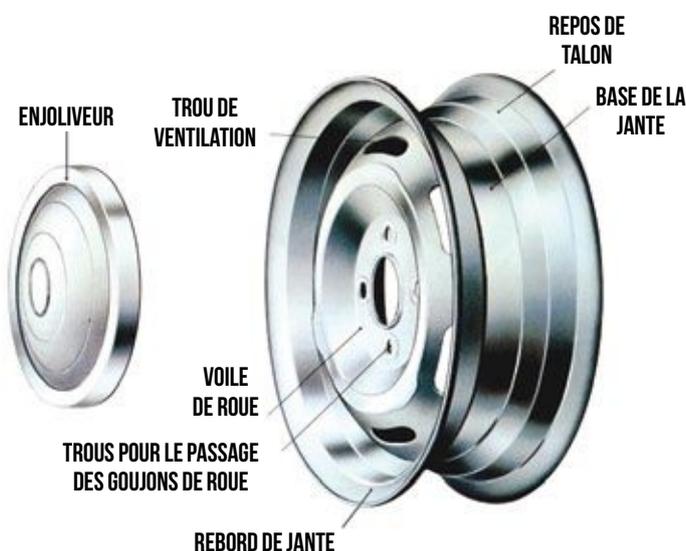
- Des pneumatiques sous-gonflés (cas extrêmement fréquent),
- Des pneumatiques sous-dimensionnés,
- Une surcharge excessive du véhicule,
- Une vitesse excessive par rapport aux caractéristiques du pneu.

Bien entendu, ces différentes causes peuvent se cumuler, accroissant le risque d'éclatement. Des pneumatiques en mauvais état (hernie, coup de trottoir, craquelures importantes sur le pourtour de la jante ...) sont dangereux également.

LES ROUES

Une roue est composée :

- D'une jante sur laquelle reposera le pneu,
- D'un voile en tôle, alliage léger moulé ou rayons qui porte la masse appliquée sur chaque roue et servira à la liaison avec le moyeu,
- Accessoirement, d'un enjoliveur pour cacher les écrous de fixation.



Comment est définie une roue ?

Prenons l'exemple d'une roue 5 J 14 :

5 (pouces) = largeur de la jante

14 (pouces) = diamètre de la jante (le même que celui du pneu)

J = caractérise la hauteur du rebord de jante

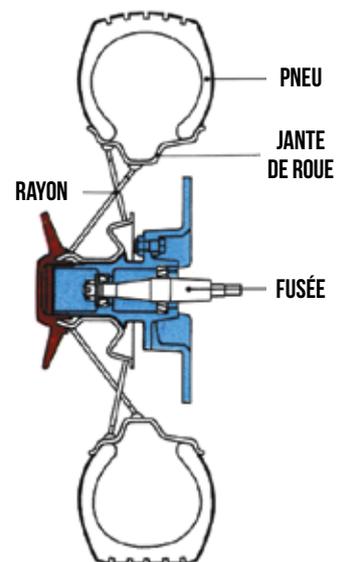
1 pouce = 25,4 mm

Conseils pour le choix des roues

Si vous achetez de nouvelles roues (tout acier, à rayons ou tout alliage), choisissez chez un revendeur sérieux des roues de qualité. Attention aux prix d'appel !

La solidité des roues est un paramètre particulièrement important car les pneus modernes radiaux augmentent les forces transversales transmises sur la roue alors que les pneus des années 50, plus étroits et de construction diagonale glissaient plus facilement en latéral et sollicitaient beaucoup moins les roues.

Aujourd'hui, les roues fils de marque MWS que l'on trouve chez tous les fournisseurs généralistes (Moss et autres...) présentent une qualité satisfaisante, ce qui n'a pas toujours été le cas. Evidemment, les roues Borrani destinées à des automobiles de prestige ont une réputation bien supérieure, mais à quel prix...



S'agissant des roues fils, il faut les choisir en fonction de l'usage que l'on veut faire : les roues 60 rayons sont à réserver à un usage touristique. On retiendra des 72 rayons, plus rigides, pour une conduite sportive sur route ou a fortiori sur circuit.

Pour ce dernier usage intensif, on privilégiera les roues en alliage léger ou «jantes alu» dont la rigidité est largement supérieure aux roues fil.



Elles existent en version à trous pour fixation par boulons et également à serrage central pour moyeux Rudge, plus onéreuses.

Sur les roues fils, les rayons sont sujets à la casse et à la corrosion, particulièrement à leurs extrémités. Toute anomalie entraînant une tension insuffisante du rayon rend la roue fragile et dangereuse.

Les avant-guerres nécessitent d'accorder une attention particulière à l'état des rayons, peu nombreux sur ces grandes roues étroites de 19 pouces.

Il existe des spécialistes du rayonnage qui peuvent remettre en état ces roues en remplaçant les rayons défectueux et en équilibrant les tensions afin de supprimer tout voile. Le recours à ce genre d'artisan au savoir-faire précieux n'est malheureusement plus économiquement rentable pour les roues de 13 à 15 pouces qui sont actuellement fabriquées en série. Leur remplacement est moins onéreux.

Vous avez le choix aujourd'hui entre plusieurs largeurs de roues :

Exemple : MG B

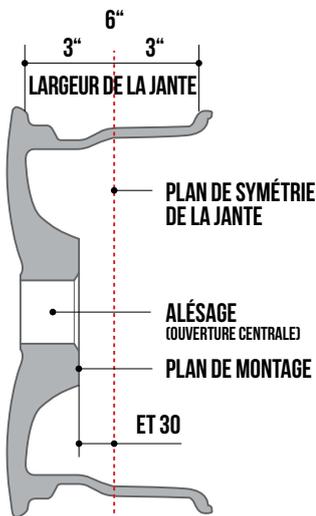
| ORIGINE | OFFRE ACTUELLE |
|----------------|--------------------------|
| SÉRIE 4 J14 | ACIER 4 J14 / 5 J14 |
| OPTION 4,5 J14 | RAYONS 4,5 J14 / 5,5 J14 |
| MGB GT 5 J14 | ROSTYLE 5 J14 |
| | MINILITE 5,5 J14 |

Sélectionnez de préférence une roue 5 J 14 ou même 5,5 J 14. Sa largeur vous permettra de monter les pneus actuels dans les meilleures conditions.

Pour les modernes, le choix des jantes alu sera imposé. Mais l'extrême abondance de l'offre donne le vertige. Il faudra vous familiariser avec des caractéristiques supplémentaires : l'entraxe et le déport.

L'entraxe est associé au nombre de trous (4, 5, ...) pour les gougeons de fixation. C'est la distance entre les trous opposés destinés à accueillir les écrous sur une jante alu ou une jante tôle.

Pour les F/TF l'entraxe est 4 x 95,25, c'est-à-dire une valeur assez « exotique » qui va restreindre le nombre de jantes adaptables disponibles sur le marché.



Le déport est la distance (en millimètres) entre le milieu de la jante et la surface d'appui pour la fixation. Il est désigné par ET suivi de la valeur en mm: exemple ET28. On peut l'appeler également offset.

Le déport est indiqué sur les jantes, en complément des autres dimensions.

Exemple : 6J x 15 ET28.

LES PNEUS

Comprendre et choisir les dimensions d'un pneu

Les dimensions d'un pneu voiture s'expriment de la façon suivante : largeur / série, R pour radial, diamètre en pouces puis les indices de charge et de vitesse (ex : 175/70 R14 85 T).

La série est le rapport, en pourcentage, entre la hauteur du flanc et la largeur de la bande de roulement.

Les pneus radiaux des années 50 / 60 (ex : 155 R 15, 165 R 14, 175 R 14) ne comportaient pas de série. En réalité, leur rapport hauteur sur largeur est 0,82.

Sont venus ensuite les pneus de séries 70, 65, 60, etc ...

Exemple : sur MG B, ne pas confondre :

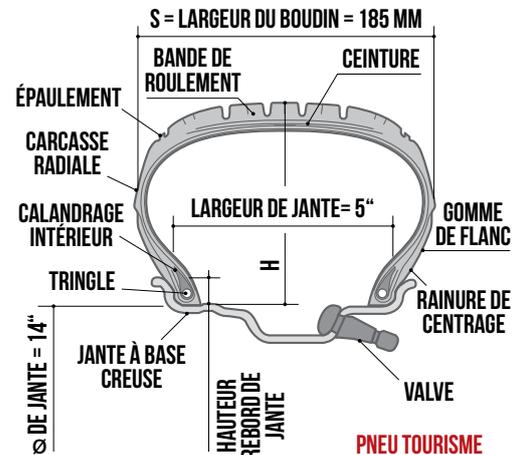
175 R 14 (série 82) diamètre = 634 mm
et 175/70 R 14 (série 70) diamètre = 602 mm

Le premier correspond sensiblement au pneu d'origine 5.60 - 14, le deuxième est beaucoup trop faible en diamètre, ce qui a pour conséquences :

- Une démultiplication finale trop courte (surtout sur les voitures non équipées d'overdrive),
- Une hauteur de caisse très insuffisante,
- Une liaison au sol (répartition des forces) très perturbée.

Important : Sur tous les modèles de voitures, les vérifications à l'avant doivent être minutieuses, car la sécurité est en jeu. Il faut en effet vérifier qu'il n'y ait absolument aucun frottement quelle que soit la configuration du train avant et notamment: roues braquées d'un côté puis de l'autre, les suspensions étant en compression ou en extension ou au repos. En aucun cas le braquage ne doit être limité par un quelconque frottement et une attention toute particulière doit être portée au flexible de frein qui doit rester libre de tout contact en toute circonstance.

Cette vérification étant difficile à mener de façon exhaustive, un nouveau contrôle devra être fait au bout d'un certain nombre de kilomètres pour s'assurer qu'il n'y a vraiment eu aucun frottement pendant le roulage.



PNEU TOURISME RADIAL TUBELESS 185/70 R14 SUR ROUE 5J14

Tubeless ou Tube-type ?

Les pneus que vous trouverez aujourd'hui sont souvent des pneus tubeless à monter sans chambre à air. Les jantes acier de nos MG ne permettent pas le montage de ce type de pneus. Il y a une exception (sinon ce ne serait pas drôle !), ce sont les jantes Rostyle. Il semblerait que ces jantes qui n'étaient pas tubeless à l'origine le soient devenues à l'apparition des « Rubber Bumper ». Mais, il est aussi possible que cela ne concernait que les Rubber Bumper destinées aux US...

Nouveauté : Les roues à rayons chez MWS sont tubeless depuis janvier 2017 pour les modèles chromés et juin 2017 pour les roues peintes.

PARCE QUE LA PASSION EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

ENTRETIENEZ LA LÉGENDE PILOTEZ VOTRE BUDGET



DEPUIS 1920 - ROUTE & MOTORSPORT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE

Présent à

SALON
**RETRO
MOBILE**
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900

Service 0,40 € / min
+ prix appel

allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET

ANNEXE 1

Peut-on monter une chambre dans un pneu tubeless ?

Cette opération n'est pas conseillée par les fabricants mais elle est possible à condition de respecter soigneusement les critères suivants :

- Monter dans un pneu neuf une chambre neuve prévue pour la dimension du pneu (en général sur les chambres sont précisées les dimensions de pneus compatibles).
- Au gonflage : bouger la valve de façon à faire échapper l'air prisonnier entre la chambre et le pneu.
- Dans les jours qui suivent le montage, vérifier plusieurs fois la pression, l'air prisonnier en s'échappant faisant baisser la pression réelle du pneu.

Date de fabrication

Pour vérifier la date de fabrication, il faut rechercher sur le flanc du pneu la mention «DOT». Cette mention est suivie de 3 chaînes de 4 caractères. Les deux premières sont propres au fabricant. La dernière indique la date de fabrication : les deux premiers caractères mentionnent le numéro de la semaine (compris entre 01 et 53) et les deux derniers correspondent aux deux derniers chiffres de l'année.



Dans l'exemple présenté, le pneu a été fabriqué pendant la 39^{ème} semaine de l'année 2003. Il est plus que temps de le changer ! Les fabricants estiment la durée de vie d'un pneu entre 5 à 10 ans en considérant qu'il a été utilisé dans des conditions idéales. En réalité, le pneu subit de nombreuses agressions qui dégradent peu à peu les qualités mécaniques du caoutchouc : sous gonflage (fréquent), exposition au soleil (fréquent), contact avec les hydrocarbures...

Avec le temps, la gomme du pneu se durcit, se dessèche et se fissure, ce qui peut finir par représenter un véritable danger lors de la conduite. La gomme dure adhère moins facilement à la route, notamment lorsque cette dernière est mouillée. Les microfissures vont également entraîner une multiplication des problèmes de perte de pression. La gomme étant plus dure, elle tend à s'user moins vite, ce qui peut induire le conducteur en erreur sur l'état réel de ses pneumatiques.

SYNTHÈSE

Après ces explications un peu longues, vous trouverez ci-après (annexes n°1 et 2) deux tableaux qui résument :

1. Pour les modèles les plus courants de MG anciennes:

- Les montes d'origine (roues et pneus),
- Les possibilités offertes aujourd'hui.

2. Les possibilités de montage de différents pneumatiques selon la largeur des roues dont vous disposez.

Pour les modernes, particulièrement les F et TF, ces modèles ont été livrés avec une grande variété de combinaisons pneus/roues en 15 ou 16 pouces, avec des dimensions identiques à l'avant et à l'arrière, ou non, selon les versions et les options. Le choix des pneus est un sujet délicat qui a été traité dans un article précédent (cf Heritage n° 39).

Enfin, n'oubliez pas de contrôler régulièrement la pression des pneus !

Pascal Couturier,

avec de nombreux emprunts à l'excellent article rédigé par Jean-Paul Cavalier

| MODÈLE | ANNÉE | MONTES D'ORIGINE | | POSSIBILITÉS ACTUELLES | |
|-----------|-----------|---------------------|-----------|------------------------|---|
| | | ROUES | PNEUS | ROUES | PNEUS |
| MIDGET TD | 1949-1953 | 4 J 15 | 5.50 - 15 | 4 J 15 | 165 R 15 |
| | | 4,5 J 15 (OPTION) | | 4,5 J 15 | |
| MIDGET TF | 1953-1955 | 4 J 15 | 5.50 - 15 | 4 J 15 | 165 R 15 |
| | | 4,5 J 15 | 6.00 - 15 | 4,5 J 15 | |
| MG A | 1955-1962 | 4 J 15 | 5.60 - 15 | 4 J 15 | 165 R 15 |
| TWIN CAM | 1959-1960 | 4 J 15 | 5.90 - 15 | 4,5 J 15 5 J 15 | |
| MIDGET | 1961-1979 | 3,5 J 13 (TÔLE) | | | 145 R 13 |
| | | 4 J 13 (ROSTYLE) | 5.20 - 13 | 4 J 13 | 155 R 13 |
| | | 4 J 13 (RAYONS) | 145 R 13 | | |
| MG B | 1962-1981 | 4 J 14 | | 4 J 14 (ACIER) | 165 R 14 |
| | | 4,5 J 14 | 5.60 - 14 | 5 J 14 (ACIER) | 165 R 14 OU 175 R 14 OU 185/70 R 14 |
| | | 5 J 14 (GT) | 165 R 14 | 4,5 J 14 (RAYONS) | |
| | | | | 5,5 J 14 (RAYONS) | |
| | | | | 5 J 14 (ROSTYLE) | |
| | | 5,5 J 14 (MINILITE) | | | |
| MG C | 1967-1969 | 5 J 15 | 165 R 15 | 5 J 15 | 165 R 15 |
| | | | | 5,5 J 15 | 185/70R15 |

ANNEXE 2

| PNEUS LES PLUS UTILISÉS SUR MG | MONTAGE PNEUS / JANTES | |
|--------------------------------|-----------------------------|-----------|
| | JANTES (LARGEUR EN POUCHES) | |
| | RECOMMANDÉES | ACCEPTÉES |
| 145 R 13 | 4 | 3,5 / 4,5 |
| 155 R 13 | 4,5 | 4 / 5 |
| 165 R 14 | 4,5 | 5 / 5,5 |
| 175 R 14 | 5 | 5,5 / 6 |
| 185/70 R 14 | 5,5 | 5 / 6 |
| 165 R 15 | 4,5 | 5 / 5,5 |
| 185/70 R 15 | 5,5 | 5 / 6 |



NANCY MITCHELL

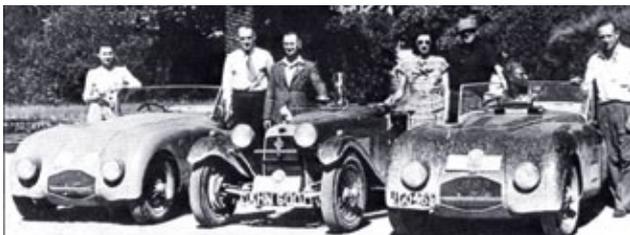
Dans notre rubrique MG au féminin, nous ne pouvions pas manquer d'évoquer celle qui marqua l'histoire des courses automobiles dans les années 1950, Nancy Mitchell, surnommée Mitch. Arrivée tardivement à la compétition, elle commença par participer à des rallyes britanniques puis à des courses à travers toute l'Europe.

C'est avec la marque MG qu'elle décrocha ses plus beaux succès en rallye, remportant à deux reprises le championnat européen féminin.

LES DÉBUTS EN COMPÉTITION

Nancy Mitchell débute le sport automobile à l'âge de 31 ans. C'est son mari, Douglas, qui lui offre sa première voiture, une HRG sport, un des rares modèles aérodynamiques de l'époque. Ils participent en 1947 à leur premier événement automobile, le rallye d'Eastbourne.

En 1948, le groupe HRG demande à John Gott de former une équipe de compétiteurs privés et de les encadrer pour participer au Rallye des Alpes. Alors qu'il visite l'usine de Tolworth, Gott rencontre Nancy et Douglas Mitchell. Il les engage, bien qu'ils n'aient aucune expérience des rallyes continentaux et qu'ils n'aient jamais conduit sur des routes à droite...



Et pourtant ils vont montrer de réelles aptitudes de pilotes et une détermination sans faille ; passant la ligne d'arrivée une minute avant la disqualification, au volant d'une voiture accidentée, ils permettent ainsi à l'équipe HRG de gagner le prix par équipe.

Entre 1947 et 1950, Nancy participe à différentes courses de côtes, sprints, sur circuit ou sur route, au volant de sa HRG puis d'une version 1500 plus rapide. Les résultats ne sont pas à la hauteur de ses espérances et Nancy écourte même sa saison 1950, confrontée à des problèmes de santé dans sa famille. Elle réussit tout de même à finir 7^{ème} à la course internationale de Silverstone, au mois d'août 1950, prouvant son opiniâtreté et son habileté.

En 1951, « Mitch » participe au rallye du RAC, terminant à une magnifique seconde place dans la classe 1500cc.

LES 3 DAIMLER ENGAGÉES AU MONTE CARLO 1955 ;
NANCY ET LOLA GROUNDS SONT AU CENTRE



Mais c'est en 1952 que Nancy entre dans la légende en battant le record féminin de la course de Shelsley Walsh avec une Cooper, record qui perdurera 3 années durant. Elle continue à participer à des rallyes au volant de sa HRG et d'autres autos de série dont une Talbot Sunbeam. C'est au volant de cette voiture, qu'elle s'alignera au départ du Rallye des Alpes. Malheureusement elle ne put finir la course suite à la perte d'une roue.

Dans les années qui suivent et notamment en 1955, au volant d'une Daimler, elle obtient son meilleur résultat au rallye de Monte Carlo avec comme navigatrice Lola Grounds. Suivent d'autres très bons résultats : 3^{ème} au Tulip Event des Pays Bas, victoire à la course féminine de Goodwood et à la course de Silverstone.

LA PÉRIODE MG

Rien ne semble pouvoir arrêter l'élan de Nancy. Elle enchaîne les victoires et se voit sollicitée par la British Motor Corporation (BMC), en 1956, pour faire partie de son équipe féminine. Nancy avait pris l'habitude de conduire des MG et cette même année, elle finit à la 59^{ème} place du rallye de Monte Carlo au volant d'une Magnette, avec comme partenaires Doreen Reece et Susan Hindmarsh.

En mai 1956, elle participe au Tulip Event. L'organisateur





hollandais déclare en tapant sur le capot de la voiture « Ce n'est pas du métal, cette « chose » est faite en aluminium ! » Nancy lève les bras au ciel, elle sait déjà qu'elle va être disqualifiée

L'engouement pour les MG était lancé et c'est ainsi que Marcus Chambers, le patron du département compétition de MG, inscrit 5 MGA pour le Rallye des Alpes durant l'été 1956. Ces voitures étaient équipées d'un hardtop pour contourner l'interdiction de courir avec des cabriolets dans les rallyes français. Une MGA numéro 326 est confiée à Nancy Mitchell, la célèbre « MABEL », baptisée ainsi du fait de son immatriculation MBL 867. Nancy et Pat Faichney finissent à la 15^{ème} place du classement général, 3^{ème} de leur classe et remportent la coupe des Alpes et le prix féminin.

« MABEL » est aujourd'hui la plus ancienne MGA connue, l'une des 5 voitures de pré-production et la seule utilisée en compétition. Cette voiture qui marqua la carrière de Nancy Mitchell, fut complètement restaurée par Bob West, l'expert bien connu des MGA.

Un autre évènement international majeur, c'est le rallye Rome-Liège-Rome, réputé comme le rallye européen le plus difficile. Sur les 86 participants, seuls 35 terminent la course dont 3 équipages MGA et parmi eux Nancy Mitchell qui finit 26^{ème}, et devient la première

britannique à remporter la coupe des dames.

Lors du rallye des 1000 Miglia, on enregistre des conditions météorologiques particulièrement déplorables.

5 pilotes et 9 spectateurs trouvent la mort et 16 pilotes sont blessés durant cette course. Nancy, quant à elle, exténuée après une course très difficile, doit être portée hors de MABEL. Elle termine pourtant à la 3^{ème} place de sa classe, à seulement 3 minutes du premier et remporte le prix de la meilleure concurrente féminine.

Mais le plus grand succès de cette saison 1956 est celui qu'elle obtient au rallye Lyon-Charbonnières. Avec sa copilote, Doreen Reece, elles finissent non seulement comme meilleur équipage féminin mais réalisent la meilleure performance d'une voiture britannique. Ses succès avec les MG du team BMC permettent à Nancy d'obtenir le titre 1956 de championne féminine européenne des voitures de tourisme.

À l'époque, les articles consacrés à Nancy Mitchell, la décrivaient comme une femme au foyer, mère de 3 enfants, une perfectionniste, qui n'aimait pas perdre des secondes inutiles aux stops...

Elle portait des pantalons larges, afin d'avoir plus d'aisance pour conduire. Une femme au foyer mais résolument moderne !



NANCY EN ACTION SUR LE TERRIBLE PARCOURS DES 1000 MIGLIA 1956



L'ÉQUIPE MG AU DÉPART DU LIÈGE ROME LIÈGE 1956





MG AU FÉMININ

En 1957, La crise du canal de Suez et les événements tragiques qui ont eu lieu durant le 1000 Miglia de 1956 ont entraîné l'annulation du RAC rallye, du Monte Carlo et du Rallye des Alpes. Mais les MGA sont au départ des 3000 miles du Liège-Rome-Liège. Nancy y retrouve sa copilote Pat Faichney et elles terminent à une magnifique 16^{ème} place et premières féminines. Avec sa seconde place au Viking Rallye et au Lisbon Rallye, « Mitch » remporte pour la seconde fois le titre de championne d'Europe féminine.



NANCY ET PAT FAICHNEY
AVEC LA MGA 1500
D'USINE OBL 311 AU
LIÈGE-ROME-LIÈGE

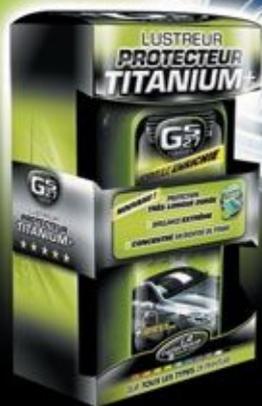
Son incontestable agilité à conduire sur les routes glissantes lui vaut alors le titre de « Reine de la glace » et sa notoriété est alors à son apogée.

L'HEURE DE LA RETRAITE

À partir de 1958, quelques nuages vont assombrir la carrière automobile de Nancy. Cette même année, elle délaisse sa « MABEL » pour une MG Magnette au rallye de Monte Carlo mais elle ne peut finir suite à des soucis mécaniques. Dans le Rallye de Alpes, Nancy finit 15^{ème} avec une Austin Healey alors que Pat Moss est 4^{ème}... L'arrivée de Pat Moss à la tête de l'équipe féminine de la BMC ne faisait plus de doute. Au début de l'année 1959, Norman Garrad, le célèbre publiciste, demande à Nancy de rejoindre 4 autres ladies pour participer, avec une Hillman Minx, aux 25 kilomètres d'endurance sur les pavés belges.



LA RENCONTRE ENTRE PROTECTION ET BRILLANCE



**LUSTREUR PROTECTEUR
TITANIUM+®**
EXISTE AUSSI EN VERSION **BLACK INTENSE**

> POUR UN SOIN COMPLET



RÉNOVATEUR
PEINTURES

OU



POLISH
MICRO-RAYURES



Retrouvez toutes nos gammes
auto, moto & cycle sur GS27.com



À la fin de cette même année, Marcus Chambers lui propose de courir au rallye du Portugal avec une Mini. D'autres rallyes vont suivre dont l'African Safari Rallye en 1960, un des plus éprouvants rallyes du calendrier. Nancy y participe au volant d'une Sunbeam Rapier. Les routes de montagnes du Rallye des Alpes 1960, terrain de jeu favori de Nancy, furent les dernières qu'elle disputa en tant que pilote, finissant seconde de la Coupe des Dames derrière l'équipage de Pat Moss et Ann Wisdom. En dépit de ce bon résultat, elle annonce alors sa retraite avec ces mots : « Je n'ai jamais imaginé finir 2^{ème} derrière ces filles. Beaucoup d'hommes qui auraient fait la même performance, auraient continué à courir encore quelques temps... ». Car il était clair que dans l'esprit de Nancy on ne participait à une course que pour gagner !



Après s'être retirée des circuits et des spéciales, Nancy n'abandonne pas pour autant le monde automobile. Elle devient correspondante pour le magazine Vogue et réalise des tests au volant de luxueuses voitures, pendant quelques années. Elle sera également impliquée dans la section

automobile de la BTRDA (British Trial & Rally Driver Association).

En devenant grand-mère, Nancy garde malgré tout le plaisir de conduire et continue à rouler 2 à 300 kilomètres par jour au volant de bolides comme des Porsche 911. « Si vous avez la facilité de conduire des chevaux, vous l'avez également pour conduire une voiture », disait-elle.

Nancy Mitchell nous a quittés en 1996, à l'âge de 81 ans.

Géraldine Aubert

Références :

- The Ice Queen - Thoroughbred & Classic Cars, octobre 1987
- The "MG fast ladies"
- Speedqueens.blogspot.fr/2013/07

SUE CHAPMAN, LA FILLE DE NANCY, ÉVOQUE POUR HERITAGE QUELQUES SOUVENIRS DE SA MAMAN NANCY :

« J'étais très jeune quand ma mère a commencé à courir et je n'ai pas beaucoup de souvenirs de ses années de course. En revanche je me souviens très bien de nos vacances d'été en France avec mes frère et soeur aînés Peter et Maureen. Nous partions de High Wycombe, dans le Buckinghamshire, avec notre Ford Zephyr crème et verte pour aller à l'aéroport de Lydd ; c'est drôle, je me souviens encore parfaitement du numéro d'immatriculation de la voiture, qui était 545 AMY. Nous volions ensuite, voiture et passagers, de Lydd au Touquet et repartions de là vers Bandol, dans le sud de la France. Maman disait toujours, que comme elle était si habituée à conduire du « mauvais côté de la route », elle ferait tout le chemin.

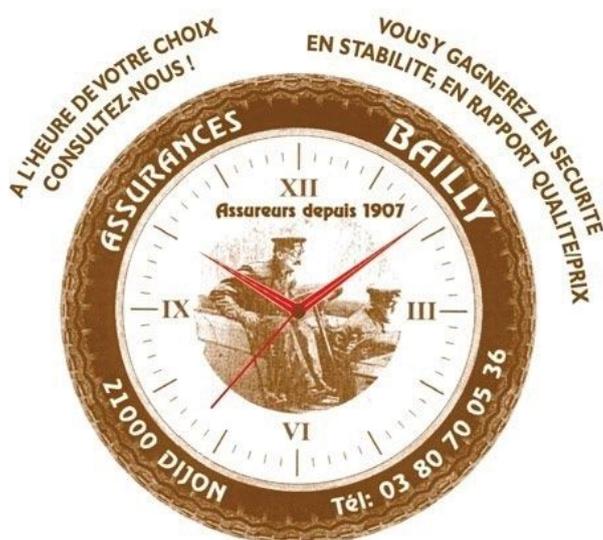


Nous nous arrêtons sur le trajet pour prendre un verre et pendant que tous les autres prenaient une bière, j'avais droit à un citron pressé qui à lui seul coûtait aussi cher que toutes les bières réunies. Maman n'était pas du tout contente de ça ! Nous continuions alors notre voyage et nous nous arrêtons pour dîner dans un restaurant qui était un ancien monastère, quelque part près de Lyon. Maman prenait des escargots et un ou deux verres de vin et annonçait qu'elle ne conduirait plus ensuite, et c'était donc notre pauvre Daddy qui devait faire le reste du trajet ! Pendant que Nancy dormait, nous restions éveillés à bavarder avec papa pour lui tenir compagnie. Nous arrivions à notre hôtel «La Réserve» à Bandol tôt le matin, pour nos vacances annuelles de deux semaines. Ce sont pour moi de très bons souvenirs. »

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

1907 ... 2007

Un siècle 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

ORIAS n° 12068098 - www.orias.fr

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



L'objectif est de fidéliser un groupe de « potes » du MGCF, fans de sport automobile, pour participer ensemble à des sorties « trackdays », des rallyes de navigation et régularité, des événements sportifs mais aussi de proposer des animations spécifiques (améliorations techniques, pilotage).



LES OBJECTIFS :

- › Participer à des activités trackdays (sorties circuit) :
 - Spécifiques aux MG « anciennes » et/ou antérieures à 1980 : SCCT (<http://blog.scct.fr/>), Sagastours, MG on Tracks,...
 - Ouvertes à toutes les MG : Speed Monster, Jim association,...
- › Participer à des rallyes de navigation/régularité,
- › Participer à des rencontres historiques de compétition (Classic Days, Spa Classic, Les Remparts, Rallye Notre Dame, ...),
- › Échanger sur les améliorations techniques des autos,
- › Organiser des dîners/soirées autour de la compétition automobile, avec pourquoi pas des grands noms du sport automobile : Jean Ragnotti, Hubert Auriol,...

COMMENT FAIRE PARTIE DE LA SECTION MG SPORT ?

VOUS VOUS ENGAGEZ À :

- › Participer au moins une fois dans l'année aux activités proposées par la section,
- › Proposer des sorties pistes, rallyes de régularité pour monter un calendrier annuel de la section,
- › Contribuer à un esprit d'équipe en proposant son aide pour l'organisation d'activités gérées par le MG Sport (Historic Tour, les Grandes Heures Automobiles,...) ou de salons (Salon Youngtimer, ...).

IL RESTE QUELQUES ACTIVITÉS PISTES POUR CLÔTURER LA SAISON 2017

- › Elles sont en ligne sur <http://www.mgclubdefrance.com/calendrier/calendrier-2017/calendrier-mg-sport>

NOUS PRÉPARONS DÉJÀ LA SAISON 2018...

- › Tous les détails auprès de l'animateur de la section MG Sport, Philippe Bergel
philippe.bergel@mgclubdefrance.com • 06 07 26 25 05.

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 Tél: 06.06.48.79.06 autclassicclub.fr
58470 Magny-Cours 03.86.59.27.11 quenault.olivier@neuf.fr



Auto Passion Service

ENTRETIEN ET RESTAURATION DE VEHICULES ANCIENS SPECIALISTE ANGLAISES



" Notre savoir faire au service de votre passion "



Tolérie Chassis Peinture Moteur Electricité Sellerie



LES GRANDES HEURES AUTOMOBILES

23 et 24 septembre

C'était la 3^{ème} édition des Grandes Heures Automobiles, et l'événement a pris cette année encore plus d'ampleur, avec des invités prestigieux : Sébastien Loeb était présent le samedi avec sa 208 victorieuse à la course de côte de Pikes Peak, le pilote et collectionneur David Piper est venu avec plusieurs autos tout bonnement fantastiques : Ferrari 250 LM et P2, Lola T70, Porsche 917.



Plus de 300 véhicules étaient en piste avec des plateaux d'autos anciennes et modernes, des bêtes de rallyes ou des monoplaces, des motos et sidecars de course.



Le club associé avec l'Adada de Martine et Alain Pineau bénéficiait d'un emplacement très sympa sur l'herbe et donnant sur l'anneau, d'où l'on pouvait voir et entendre les autos faire le show.

Parmi elles plusieurs MG : Alain bien sûr, Michel Loreille et sa type Q Monaco, Olivier Mazoyer et sa MGA « Le Mans ». Sans oublier tous les membres qui étaient venus en spectateurs et qui se sont retrouvés pour partager le couscous de Martine, avec la bonne humeur et la douceur estivale qui nous ont accompagnés durant ces 2 jours.

Christian Lissot

MAGNY COURS

7 et 8 octobre

Nous n'étions qu'un tout petit groupe à avoir fait le déplacement à Magny Cours pour ce week-end combiné circuit et rallye touristique. C'est dommage mais en même temps tous ceux qui étaient présents ne l'ont pas regretté !

La météo a été clémente ces 2 jours, en particulier pour notre activité circuit du samedi après-midi. Nous nous sommes joints aux autos de l'association SCCT de Cédric Piéron, pour tourner sur le circuit club de Magny Cours. L'ambiance est bon enfant et on peut tourner en toute sécurité, avec de très belles autos. Les samedi et dimanche



matins, nous avons profité de la campagne nivernaise et sancerroise : Le Bec d'Allier, l'Abbaye de Fontmorigny, Nevers, Pouilly sur Loire, Sancerre, autant de beaux endroits qui nous ont ravis, pour s'achever le dimanche midi à Léré pour le déjeuner final.

Christian Lissot



LES REMPARTS D'ANGOULÊME

15 au 17 septembre

Nous avons dans notre Heritage précédent découvert le parcours de Jean-Michel Mauri et la préparation de sa MGB GT en vue de courses historiques. Jean-Michel a disputé la fameuse Course des Remparts à Angoulême et il nous raconte son Weekend.

« La course des Remparts d'Angoulême est un moment incontournable pour les passionnés de course automobile Historique. Circuit en ville resté à l'identique depuis 73 ans, il développe 1,287 km au milieu de rails et de trottoirs.

2017 est une année charnière car l'organisation a été reprise par Michel Loreille, bien connu des MGistes... 60% des pilotes sont étrangers dont la majorité d'Anglais. Un amour de l'auto étonnant et des pilotes fous, surtout avec les autos d'avant-guerre.

Super weekend donc, alterné de pluie, d'orages et de soleil. Après un vendredi d'installation ponctué par un concours d'élégance des plus surprenants, un samedi de flânerie dans les rues d'Angoulême aux mille voitures fabuleuses, le réveil du dimanche était interrogatif. Pluie ou pas pluie ? Pluie !

Classé dans le plateau Henri Greder car mon MG est de 1967 (donc après 1965), je me retrouve avec un plateau aux voitures plus récentes et surtout plus performantes comme des Porsche RS, Ford Escort (200cv !) et autre Lotus Elan affûtées, mais le hasard de la météo va s'avérer un avantage pour moi

En effet, les essais pour notre plateau débutent à 9 heures sous une petite pluie fine. Conditions difficiles donc pour les essais chronométrés, mais en prenant confiance, je parviens à placer l'auto à la 11^{ème} place sur la grille avec le jeu des défections ; casse moteur, sortie de piste, ou abandon comme deux corvettes de 500cv trop délicates à piloter dans ces conditions

La météo est plus clémente pour notre départ en début d'après-midi et elle va permettre une course sur le sec. Je pars 11 mais j'arrive à me positionner en 7^{ème} place dès le premier tour ! L'auto confirme son efficacité et sa facilité. Après ce bon départ, je me demande même s'il n'y a pas eu un crash derrière moi au premier virage...

Je me concentre donc pour gérer un pilotage propre et enchaîner les freinages et la rentrée du 1^{er} rapport dans les épingles... Bien sûr l'objectif premier était de ne pas casser l'auto... Un grand coup de chapeau pour les commissaires de courses qui ont géré les drapeaux bleus de manière remarquable. Nous n'avions plus qu'à suivre leur indication lors des dépassements des plus rapides ; c'est dans ces rues étroites ce qui m'inquiétait le plus... La Mini 1275, moins vite que moi aux essais sous la pluie, me dépasse en milieu de course. L'Alpine A 110 1600S Gr 4 que j'avais prise au départ me repasse à l'épingle du virage Fangio dans l'avant dernier tour. L'auto finit 9^{ème}, mais j'aurais parié pour un résultat bien moindre dans ce contexte...

J'aurais sans doute pu conserver ma 7^{ème} place, mais il me manquait cruellement des chevaux, et surtout un meilleur étagement de boîte car elle tire d'origine trop long. Ce constat était déjà évident sur d'autres circuits, mais il est particulièrement pénalisant sur le Circuit des Remparts, court et aux épingles redoutables...

La boîte est évidemment le prochain développement de l'auto, prévu dans l'hiver avec DMO Racing que je remercie vivement pour la qualité de son travail et sa présence aux Remparts. RdV est pris pour revenir à Angoulême avec une auto plus affûtée.

Je suis malgré tout ravi de ce choix atypique d'une version GT. La MG plait, car rare dans cette configuration GT à 4 cylindres, elle tient toutes ses promesses et sans doute plus encore et

nous attendons avec impatience le calendrier 2018 des courses historiques ».

Jean-Michel Mauri



24^h
/24



L'ASSURANCE DE VOTRE AUTOMOBILE DE COLLECTION



Au-delà des garanties indispensables, nous saurons vous proposer les meilleures formules de garanties qui vous préserveront d'un imprévu pour vous permettre de prendre la route en toute tranquillité.

DEVIS PERSONNALISÉ ET CONSEILS

☎ 04 94 09 79 70

DEVIS GRATUIT SUR
www.mascotte-assurances.fr



* Tarif annuel TTC au 01/01/2017 en formule simple pour un véhicule d'après 1961 hors frais de gestion.

REGISTRES



RUBRIQUE DES REGISTRES



La saison d'été est terminée et l'hiver arrive à petits pas. Nos MG ont bien été sollicitées lors des différents rallyes en Ile de France ou dans les régions. Dans les semaines à venir, et compte tenu de la légère baisse d'activité de fin de saison, nous allons en profiter pour les bichonner et effectuer un petit bilan de santé voire plus si nécessaire. Sachez que les animateurs de registre sont à votre disposition pour vous donner les conseils utiles pour leur remise en forme. A ce sujet, l'animation des registres s'étoffe et après l'arrivée de Patrick Hagenaes, animateur du registre MGF et MGTF, c'est au tour de Philippe Lacourt de nous rejoindre pour animer avec Benoit Herpin le registre des MGA.

Nous fêtons en 2018 les 60 ans de la MGA Twin Cam, sortie en 1957 à titre expérimental et produite de 1958 à 1960 (2.111 exemplaires) que nous présenterons sur les salons et qui fera l'objet d'un article détaillé dans le prochain Héritage.

Alain Dutrève

| | | |
|-------------------------|--|--|
| MG d'avant-guerre | | Vincent Dransart vincent.dransart@mgclubdefrance.com Philippe Brasier philippe.brasier@mgclubdefrance.com |
| Série T | | Patrick Crinière Patrick.criniere@mgclubdefrance.com Alain Danoy Alain.danoy@mgclubdefrance.com |
| Registre Y | | Nous cherchons un animateur |
| Registre A | | Benoit Herpin benoit.herpin@mgclubdefrance.com Philippe Lacourt philippe.lacourt@mgclubdefrance.com |
| Groupe Twin Cam | | |
| Registre B | | Bernard Joubert bernard.joubert@mgclubdefrance.com |
| | | Alain Dutrève alain.dutreve@mgclubdefrance.com |
| Registre B GT V8 et RV8 | | Philippe Paillas philippe.paillas@mgclubdefrance.com |
| | | Christophe Esterle mgeunettes@mgclubdefrance.com |
| Registre MIDGET | | Thierry Dupont midget@mgclubdefrance.com. |
| Registre 1100 et 1300 | | Jacques Truchon jacques.truchon@mgclubdefrance.com |
| Registre C | | Aldo Valente aldo.valente@mgclubdefrance.com |
| MG modernes | | Sylvain Defieue (ZR, ZS, ZT et ZTT) sylvain.defieue@mgclubdefrance.com |
| | | Patrick Hagenaes (F et TF) patrick.hagenaes@mgclubdefrance.com |

REGISTRE MODERNES - ELLE EST A VENDRE !

Une MG Lola du Mans est à vendre sur le site spécialisé RACECARSDIRECT.COM. C'est la EX257 qui a couru au Mans en 2001 (#33) et 2002 (#27) avec Mark Blundell, Julian Bailey et Kevin McGarrity à son volant. Un morceau de l'histoire moderne de la marque pour ceux qui en ont les moyens, à 260.000€ !!



LE TYPE J

C'est à partir de 1932 que le magicien Cecil Kimber, en prenant le châssis de la D, le moteur de la C et les freins de la M, crée le type J qu'il décline en 2 modèles : la J1 et la J2.



MG J1 ET MG J2

La J1 est le modèle qui reprend la carrosserie de la D à savoir une fausse quatre places avec les portes qui s'ouvrent dans le bon sens. On aura surtout des tourers mais la firme propose aussi des «Salonettes», la version fermée du tourer. 380 exemplaires de J1 seront construits entre 1932 et 1934 (262 tourers et 117 salonettes).



La J2 est le modèle qui sera le plus vendu. Avec 2 places, moins de 600 kg et 36 cv, on parle d'une vitesse de 130 km/h, une vraie bête de course que l'on peut se procurer moyennant la somme de 199 pounds.

C'est la naissance DU Roadster anglais : la calandre rectangulaire décorée du sigle MG rouge et blanc, le capot en 4 parties, les deux bosses qui découpent le tableau de bord (appelé aussi «la Maryline»), les petites portes suicides, et enfin le réservoir sur lequel vient se poser la roue de secours.

Pendant 23 ans ce sera le type de carrosserie qui sera proposé chez MG, et il faudra attendre la MGA et 1955, pour voir évoluer «The Body». Ce style de carrosserie nous fait rêver depuis 85 ans, preuve s'il en est qu'elle a été parfaitement dessinée et parfaitement réussie.



AMBIANCE

Ce qui frappe d'abord, c'est le double bossage de l'avant : la Maryline. Outre leur contribution à la ligne de la voiture, ces deux bossages faisaient office de saute-vent, protégeant pilote et passager quand ils visaient la vitesse maximale, laquelle ne pouvait être obtenue que pare-brise rabattu.

La «planche» de bord elle-même est une simple plaque d'aluminium bouchonné vissée directement sur l'ossature en frêne de la caisse. Et puis, il y a tous ces encadrements octogonaux de l'instrumentation, qui rappellent le monogramme de la marque : face au passager, la grande platine octogonale en laiton embouti peint en noir combine (dans le sens des aiguilles d'une montre) le contacteur d'éclairage, qui comporte en son centre le logement de la clé de contact Wilmot Breedon, un petit logo MG, le manomètre de pression d'huile Smith gradué en livres par pouce carré, l'ampèremètre Lucas, et enfin l'énorme témoin de charge. Les deux champignons rouge et noir

à 6 heures : c'est une prise pour «l'éclairage d'inspection», petite lampe fournie avec la voiture. Immédiatement à droite, la montre mécanique Smith, proposée dans l'option «Deluxe». Au centre, un autre combiné en bakélite : La manette du bas permet de passer de phares en feux de croisement et le bouton central actionne l'avertisseur Lucas Altette. Côté pilote enfin, le thermomètre d'eau

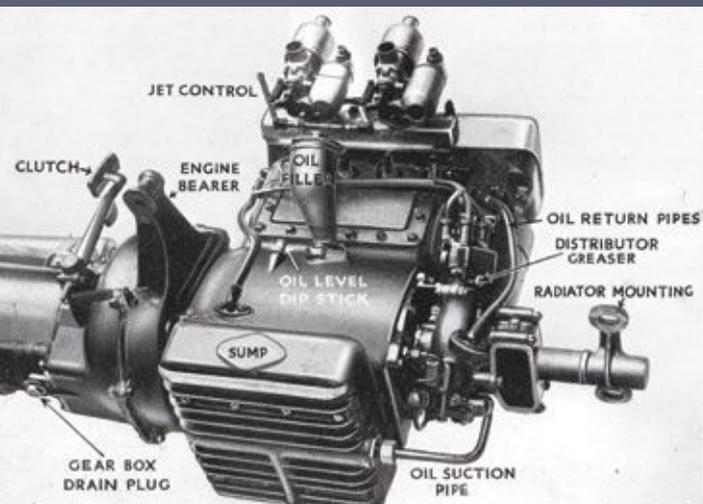


Jaeger, lui aussi en option, et le gigantesque tachymètre. Un détail qui frappe quand on fait le tour de la voiture : le célèbre octogone MG est omniprésent. Il y en a 5 sur le tableau de bord et 7 de plus dans le reste de l'habitacle, du moyeu du volant Blumels en passant par les pochettes des contre-portes, et même la tourelle du levier de vitesses. Sur la caisse, 6 encore et 5 de plus dans le compartiment moteur ! Si j'ai bien compté, on arrive pour toute la voiture à 23 octogones. Il fallait bien créer une différence avec les Morris et les Wolseley, et Cecil Kimber y tenait beaucoup : il était précurseur en matière d'image de marque.

Le bruit courait à la cantine de l'usine d'Abingdon, entre deux gorgées de thé au lait, que si le patron avait pu équiper ses voitures de roues octogonales, il l'aurait fait...

MÉCANIQUE : COMMENT EST-ON PASSÉ DES 25 CV DE LA D AUX 36 CV DE LA J ?

Le bloc moteur est celui de la type M avec un palier à l'avant du vilebrequin et un gros roulement à l'arrière. La cylindrée est toujours de 847cm³, la course est la même ce qui a changé se trouve au niveau de la culasse. D'abord, elle est devenue «cross flow», c'est à dire que nous avons l'échappement d'un côté et l'admission



de l'autre. L'avantage est de pouvoir mettre deux carburateurs, au lieu d'un comme sur la M ou la D, et d'augmenter le diamètre des lumières pour le passage des gaz.

On retrouve l'arbre à cames en tête de la C avec la dynamo qui sert de transmission entre le vilebrequin et cet arbre à cames grâce à des pignons coniques. Ce moteur peut prendre 5500 tours ce qui était énorme pour l'époque. La fracture du vilebrequin à ces régimes était donc fréquente. Ce sera le point faible de cette fabuleuse voiture, et une note de l'usine préconisera le changement du vilebrequin en cas d'usure avec l'interdiction de le rectifier !

Le refroidissement est assuré par le seul radiateur : il n'y a pas de pompe à eau ni de ventilateur et la circulation de l'eau se fait par thermosiphon. On pourra par la suite y ajouter une pompe à eau, MG faisant bénéficier à ses clients des options que l'on retrouvera sur les modèles suivants au fur à mesure de leur sortie.

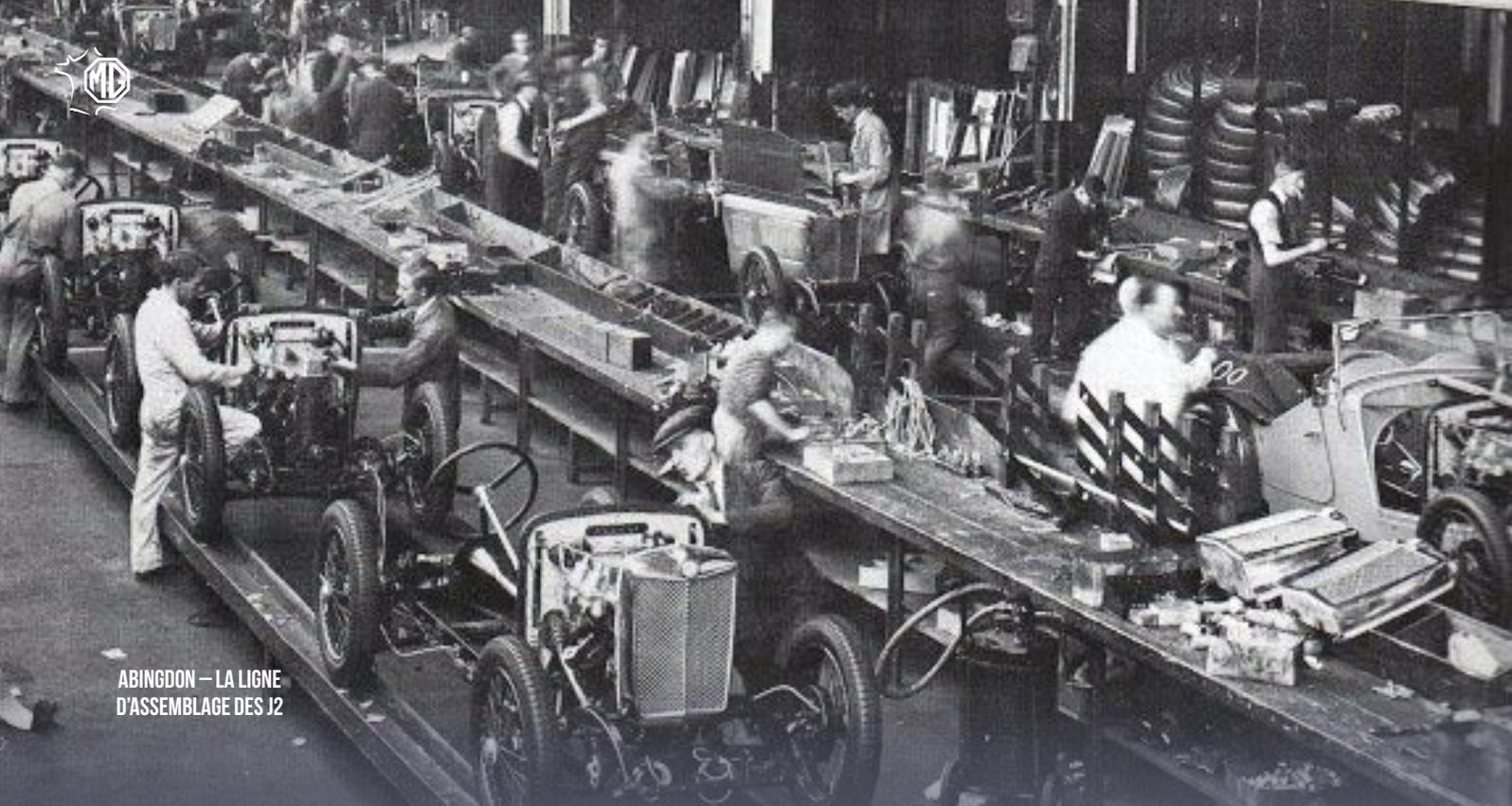
La boîte de vitesses dite «crash-box» (comprenez : ça craque !) est à 4 rapports non synchronisés avec les 2 premiers rapports courts, indispensables pour des courses de trial.

Dans un premier temps, les J2 sortent avec des ailes de type Moto puis à partir de 1933 apparaissent les ailes enveloppantes donnant à la voiture une allure un peu moins sportive. Elles annoncent le futur modèle : la PA. 2 083 J2 ont été construites, il en reste encore un peu plus de 1 000 aujourd'hui !



CE SONT DES J2 : L'UNE AVEC DES AILES « MOTO »
ET L'AUTRE AVEC DES AILES ENVELOPPANTES





ABINGDON – LA LIGNE D'ASSEMBLAGE DES J2

DE LA J2 AUX J3 - J4

L'augmentation de la puissance du moteur de la J2, aurait dû s'accompagner d'une augmentation de la puissance de freinage. Les tambours de 8 pouces avaient bien du mal à assurer leur tâche.

Pour y remédier et pour que cela ne coûte pas trop cher à la firme, on va prendre de la nouvelle 6 cylindres, la «L», ses nouveaux tambours de 12 pouces.

La voiture porte le nom de J3 et sera entièrement vouée à la compétition. Sa cylindrée est réduite à 746cm³ par la diminution de la course de 83 à 73 mm pour concourir dans la classe 750cm³, et avec son compresseur Powerplus, sa puissance pourra atteindre les 70 cv !

Il y aura 22 J3 construites et, pour parfaire son œuvre, l'usine fabriquera 9 bêtes de course, avec une carrosserie allégée et une pression de suralimentation encore plus élevée : c'est la J4 qui avec ses 72 cv participera à de nombreuses courses.

C'était une auto très – voire trop - rapide pour beaucoup de pilotes.



ON RECONNAIT LA J3 AU BOSSAGE AVANT QUI CACHE LE COMPRESSEUR POWERPLUS

LES J EN COMPÉTITION

LE RALLYE DE MONTE CARLO

C'est l'équipage W.T.Platt et A.W.Archer qui dispute en 1933 le Monte Carlo, avec la J3 n°55. Il abandonnera.





A.J.BASTOCK EN ACTION
AU FAMEUX LANDS END DE 1933

LES COURSES DE TRIAL.

De nombreuses J2 ont participé à ces courses très populaires en Grande Bretagne. En 1932, 3 des meilleurs pilotes de J2, Maurice Toulmin, Jack Bastock et RA MacDermid se sont associés pour disputer des courses de trial. Ils créeront par la suite le team des «Cream Crackers» avec l'apparition de la PA. L'une des plus fameuses épreuves de trial était le Colmore Trophy, organisé à partir de 1932 dans les collines des Cotswolds.

En février 1934, la J2 de Mac Dermid remporte le trophée, tandis qu'un autre team MG gagne la coupe par équipe. Les trois J2 utilisées par Toulmin, MacDermid et Bastock entre 1932 et 1933 ont survécu jusqu'à présent : la « TJ2 » de Toulmin existe toujours, « WP 2915 » de Bastock a été restaurée en 1990 et elle est partie à l'étranger. « JB 859 » de Mac Dermid existait toujours en 1950, mais on a perdu sa trace après qu'elle ait été vendue à l'étranger.



Achat vente de voitures de collection
Restauration partielle ou totale
Entretien
Dépôt Vente

900 m² d'atelier dans un espace
accueillant et sécurisé
1 rue Louis Blériot
35235 Thorigné Fouillard

Ouverture le 1^{er} février 2017

www.authenticclassiccars.com
acc@authenticclassiccars.com | 06 11 21 86 90

LES 24 H DU MANS 1933

Pour cette 11^{ème} édition qui s'est déroulée les 17 et 18 juin 1933, la marque engage 2 MG J4. La n°41 pilotée par J.L.Ford et M.Baumer se classe 6^{ème} au général et remporte sa classe en 750 cm³. La n°38 finit 17^{ème}.



POUR CONCLURE

Les J ont assis la réputation sportive de MG dont les types M 12/12 et C avaient ouvert la voie, annonçant la venue de la star : la MG K3.

Si un jour vous avez envie d'échanger votre jolie MGA ou MGB d'après-guerre contre une avant-guerre, soyez sûr qu'une J2 vous offrira autant de plaisir de conduite. Mais attention lors de l'achat, soyez vigilant : si la carrosserie ne pose pas trop de problème, il faut s'assurer que la mécanique a été refaite et bien refaite avec des éléments modernes tels que vilebrequin Phénix, pistons forgés et bielles à coussinets. Ils apportent plus de solidité à ces petits moteurs qui ne demandent qu'à monter dans les tours pour notre plus grand plaisir. Comptez 45.000€ pour une J2 en bel état de carrosserie et mécanique.

Dans le prochain Heritage, des membres du club nous parleront de leur J.

Vincent Dransart



L'HISTOIRE PASSIONNANTE DE LA 100.000^{ÈME} MGA

Au printemps de 1962, la 100.000^{ème} MGA sort de la chaîne d'Abingdon, établissant ainsi un record de production unique à cette époque ; aucun autre constructeur de voitures de sport n'avait jusqu'alors construit autant d'exemplaires d'un même modèle. Cette 100.000^{ème} MGA a connu un début de vie spectaculaire avant de disparaître de la circulation pendant 40 ans, puis de ressusciter aussi belle qu'au premier jour. C'est cette histoire passionnante que nous vous racontons avec l'aide de son propriétaire Fred Skomp.



LE 100.000^{ÈME} EXEMPLAIRE

La 100.000^{ème} MGA a été construite le 16 mai 1962 à l'usine d'Abingdon. Pour la marque c'est un événement car la A devient la première MG à atteindre ce nombre emblématique, et dépasse largement le meilleur chiffre jamais atteint avec la TD et ses 30.000 exemplaires. Pour fêter l'événement, cette 1600 Mk II numéro de série GHNL2/107989 a été spécialement préparée avec une peinture or métallisée, trois badges «100.000», des roues fil peintes couleur or, des pneus à flanc blanc, un intérieur en cuir blanc et une moquette en laine d'agneau blanche également.

Elle est présentée en grande pompe à la sortie de la chaîne de montage et à l'extérieur de l'usine avec son concepteur Syd Enever. La MGA embarque sur le RMS Queen Mary aux côtés de deux autres MGA, direction les USA pour l'édition de 1962 du Salon International de l'Auto de New York, où elle va être la vedette du stand MG. Juste avant le salon les roues sont remplacées par des modèles chromés pour que la voiture soit encore plus « éclatante ».

C'est une fois le salon passé que cette histoire unique prend forme, car la trace de la MGA va être perdue. On pense que la British Motor Corporation a dû vendre la voiture après la fin du salon, comme elle le faisait généralement avec ses autos de compétition, mais il n'en est rien.



On ne sait pas par quel hasard et dans le secret le plus total elle échoue chez John Tune Import Motors à Nashville, dans le Tennessee. Son propriétaire, Fred Skomp, pense que la MGA avait été confiée à John Tune - qui était alors un très grand importateur aux USA - pour faire de la promotion publicitaire avant le retour en Angleterre de la 100.000^{ème}... qui n'a jamais eu lieu !



LA MAGNIFIQUE MGA « 100.000 » EN EXPOSITION AU « NEW YORK AUTO SHOW ». ON NOTE QUE LES JANTES NE SONT PLUS LES MODÈLES DORÉS INITIALEMENT MONTÉS À ABINGDON

COMMENT LA 100.000^{ÈME} ARRIVE DANS LA FAMILLE SKOMP

Le frère aîné de Fred Skomp, Russell, habite Nashville et il voit un samedi matin la MGA couleur or en devanture chez John Tune Import Motors.

Il entre immédiatement dans le hall d'exposition et dit au jeune vendeur qu'il aimerait acheter la voiture. Celui-ci était visiblement novice et Russ n'a pas discuté le prix. L'erreur est plutôt venue du directeur des ventes à qui le commercial présente le contrat de vente et qui ne vérifie pas de quelle MGA il s'agit. Il remet le contrat signé à Russ Skomp en lui indiquant qu'il pourra venir le lendemain, une fois la voiture sortie du hall.

Fred Skomp raconte « Le soir même, Russel reçoit un appel téléphonique de John Tune en personne, lui indiquant qu'il était vraiment désolé, mais que la voiture n'était pas à vendre, que c'était une erreur. Tune proposait à mon frère de revenir choisir une autre voiture en l'assurant d'un très bon deal. Russ était le type obstiné, alors il répondit : «Je veux cette voiture». Tune : «Vous ne pouvez pas la garder». Russ a contacté un avocat le lendemain et a parlé du contrat. L'avocat lui a déclaré : «Eh bien, c'est votre voiture si vous et le directeur des ventes avez signé ce contrat». Russ est retourné avec ces informations, et John Tune Import Motors a décidé que ça ne servirait à rien de rentrer en procès, et ils ont livré la voiture. »

Le premier long voyage de Russ dans sa MGA a été de rendre visite à sa famille à Kokomo dans l'Indiana, là où résidait Fred, âgé alors de 19 ans. Fred a été subjugué par la MGA de Russel et il a décidé instantanément qu'il allait en avoir une aussi. En début d'année 1963, Russ a cautionné un prêt pour que Fred puisse s'acheter sa A ; c'était une 1600 MK II Iris Blue qu'il a fallu aller chercher chez le concessionnaire MG de Chicago, car la MGB était déjà sortie et les A neuves devenaient difficiles à trouver.

TOMBÉE DANS L'OUBLI

Fred reprend : « Un jour, Russ a eu un problème avec sa voiture, un simple souci de pompe à essence.



UNE PHOTO POLAROID PRISE EN 1963. LES MGA DES DEUX FRÈRES SKOMP SONT GARÉES DANS UNE RUE DE KOKOMO, INDIANA.

Je ne m'explique pas pourquoi Russ n'a pas fait faire la réparation, et la voiture a été garée à l'arrière de la maison de son ranch à Springfield, dans le Tennessee. Russ a perdu tout intérêt pour sa MGA, après tout juste 2 ans et moins de 8 000 miles au compteur. Chaque fois que nous allions le voir, je lui demandais : «As-tu encore la MGA, Russ ?» Il me disait «oui». «Pourquoi ne me la cèdes-tu pas, je la remettrai en état, c'est si dommage qu'une voiture comme ça reste à l'abandon». «Non me disait-il, un de ces jours, je le ferai moi-même». Ce jour-là n'est jamais arrivé...

À chaque fois, j'avais de plus en plus de mal à trouver la voiture dans le pré, les mauvaises herbes et les arbustes avaient tellement poussé autour qu'elle disparaissait littéralement ; je me demandais quelle énergie il faudrait dépenser pour restaurer la MGA.

Heureusement, les capots étaient restés bien fermés, de sorte que le moteur et l'intérieur du coffre étaient protégés, la plaque constructeur était en bon état et les sigles 100.000 toujours présents ». Les choses sont restées en l'état jusqu'au décès de Russel intervenu en octobre 2000. « Ma nièce Karen Skomp Harris avait hérité de la ferme de mon frère, et avait ramené la MGA près de chez elle. Elle m'a contacté en 2001 pour me proposer de la récupérer : «Oncle Fred, je sais à quel point vous tenez à cette voiture, nous ne pouvons rien en faire, elle est à vous». Je suis venu la chercher au plus vite et je l'ai ramenée dans ma propriété de l'Indiana ».



LA RESTAURATION

La restauration s'est étalée entre février 2003 et septembre 2004. Fred raconte : « Après 35 ans d'exposition aux éléments, il y avait beaucoup de rouille, mais nous avons pu conserver la plupart des principaux composants, comme les capots, les portes et les ailes. Nous avons dû réparer le châssis qui avait commencé à rouiller suffisamment profondément pour exiger un travail de soudure. Les deux portes nécessitaient aussi du travail.

Les planchers de contreplaqué avaient complètement disparu, remplacés par la végétation ! La MGA avait été garée avec la capote en place mais elle avait disparu avec le temps et l'intérieur était complètement ruiné : les panneaux latéraux, le tableau de bord, les sièges, la magnifique moquette blanche en agneau d'Australie... Tout était à refaire. ».



La MGA avait néanmoins conservé les indices de ses finitions d'origine, une bénédiction pour la restauration : « Lorsque nous avons démonté le tableau de bord, nous avons pu trouver un peu de cuir blanc original. Pour la peinture aussi, quand nous avons démonté la caisse, il y avait des endroits qui n'avaient pas été exposés. La teinte or métallisée s'est avérée très difficile à reformuler... et très coûteuse ; j'ai payé 12.000\$ juste pour la peinture.



Le résultat final est néanmoins si fidèle qu'en comparant avec les échantillons originaux, vous ne pourriez pas faire la différence. Nous avons acheté la fameuse moquette en laine d'agneau auprès de Muncie Imports et Classics dans l'Indiana ; ils ont réalisé un travail remarquable pour que la voiture soit parfaite. La voiture est aujourd'hui exactement telle qu'elle avait quitté le hall d'exposition de John Tune Import Motors, mis à part une plaque d'immatriculation «100.000» et le badge «John Tune Import Motors» qui ont été perdus pendant la restauration. »


LA RÉSURRECTION

En dépit des efforts mis dans la restauration de GHNL2/107989, Fred Skomp ignorait encore le prestigieux passé de la voiture, et de sa présence au New York Auto Show de 1962. Il prend contact avec George Merryweather et John Drake du Registre MGA d'Amérique du Nord (le Namgar) pour en savoir plus sur la voiture avec ses badges 100.000 : « Ils ne m'ont pas cru au début et ils m'ont demandé de leur donner le numéro de série de la voiture. Je leur ai communiqué, et j'ai commencé à recevoir plein d'appels : Wow, vous avez la 100.000^{ème} MGA !!

On avait cherché la trace de la voiture depuis 40 ans et dans certains livres, on avait même déclaré que « la 100.000^{ème} MGA importée en Amérique avait été repeinte en rouge, car l'importateur US n'aimait pas la couleur or de la voiture ! ».

POURQUOI LA 100.000^{ÈME} MGA PORTE LE N° DE SÉRIE 107.989 ?

MG a toujours eu l'habitude de faire démarrer les numérations de ses voitures au-delà du 1. Pendant l'ère du Nuffield Group, jusqu'à la MGTF, chaque nouveau modèle commençait par le n° 251, qui était aussi le numéro de téléphone de l'usine d'Abingdon ! À la formation de la British Motor Corporation, l'usage change et la 1^{ère} MGA 1500 qui sort en mai 1955 porte le n° 10.100. La 100.000^{ème} MGA devrait donc avoir le n° de série 110.100 ?

Non, car il faut tenir compte dans le calcul des 2.111 MGA Twin Cam qui fonctionnaient sur une autre numérotation : 110.100 – 2.111 = 107.989 CQFD !!



FRED SKOMP POSE DEVANT
LE MUSÉE AUBURN CORD

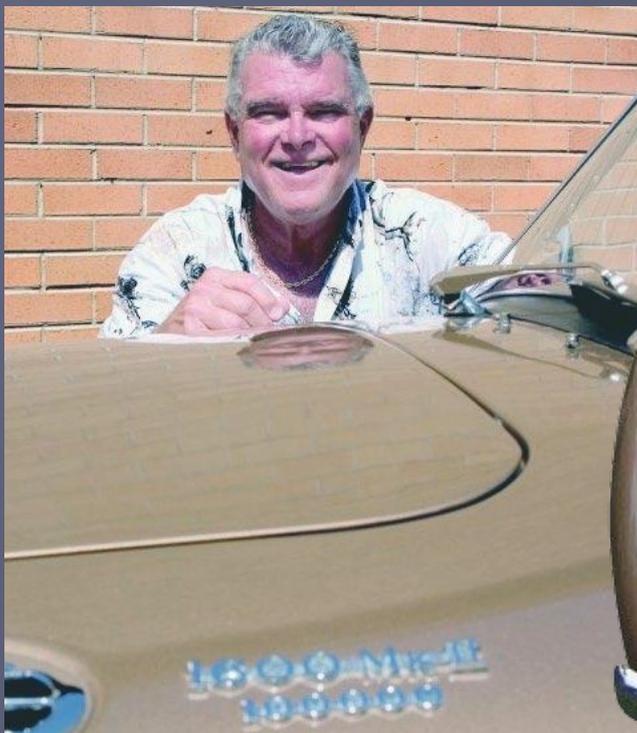
La résurrection de la MGA historique des frères Skomp a provoqué un grand émoi dans le monde MG ; l'auto a fait la une de nombreux journaux spécialisés, elle a été exposée dans de nombreux meetings et quelque temps au musée « Auburn Cord Duesenberg Automobile » à Auburn, dans l'Indiana.

Fred Skomp conclut : « C'était un événement extraordinaire pour MG, lorsque la MGA a atteint le nombre magique de 100.000. J'ai mis beaucoup d'énergie pour refaire la voiture sans même savoir quelle était sa valeur historique.

Avant toute chose, c'était l'héritage familial qui était important pour moi ; je voulais que l'auto redevienne exactement telle que mon frère Russ l'avait vue pour la première fois à la devanture de John Tune Import ».

Christian Lissot

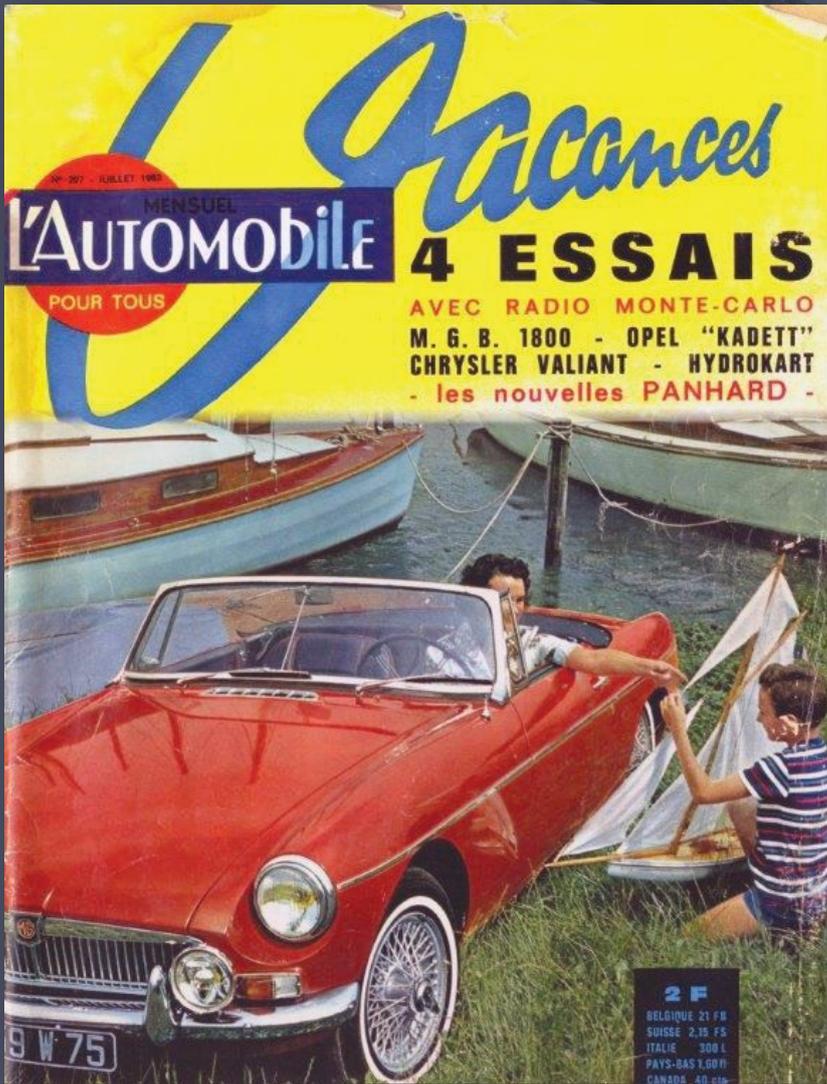
L'interview intégrale de Fred Skomp est à retrouver dans le numéro d'août 2008 de Hemmings Sports & Exotic Car. <https://www.hemmings.com/magazine/hsx/2008/08/Solid-Gold--1962-MGA/1674923.html#PhotoSwipe1500655231040>



J'aurais aimé contacter Fred Skomp pour parler avec lui de cette aventure passionnante mais en cherchant ses coordonnées, j'ai appris avec tristesse qu'il était décédé en 2014 des suites d'un cancer. La MGA de Fred réside à présent dans les locaux de Moss Motors à Richmond en Virginie, où elle est exposée.

Fred avait créé un site dédié à l'histoire de la 100.000ème MGA que l'on peut toujours consulter : www.100000thmga.com





REGISTRE B

ON TOMBE PARFOIS SUR DES DÉCOUVERTES EN RANGEANT LES ARMOIRES !!

Bernard Joubert, notre animateur du registre B, a exhumé un article du magazine L'AUTOMOBILE de juillet 1963, qui consacrait 6 pages à la nouvelle MGB. À savourer !!



Poste de commandes

Le tableau de bord est empreint de l'esprit sportif qui a présidé à la conception de l'ensemble de la voiture tout en respectant un certain souci de l'esthétique. Le compte-tours et l'indicateur de vitesse ont été mis en évidence sous les yeux du pilote, le groupage des commandes est bon. Signalons que le volant en bois et le poste radio qui figurent sur notre cliché ne sont pas montés en série et notons l'absence de montre et d'un essuie-glace à deux vitesses tout en estimant que la commande d'avertisseur au centre du volant n'occupe pas une place de choix et que le couvercle du vide-poches qui est verrouillable (ce qui est une qualité) devrait pouvoir s'ouvrir sans recourir à la clef.

Les conducteurs pilotant en position reculée extrême pourront juger la commande au pied de phares, un peu éloignée et quel que soit le gabarit du pilote, il pourra déplorer que les pare-soleil n'équipent la voiture qu'avec supplément.

L'emplacement du volant et la disposition du pédalier sont deux éléments qui contribuent à la pleine utilisation de la M.G.B. 1800.

Technique

La M.G.B. se différencie des modèles précédents par sa carrosserie autoportante qui a remplacé le système classique à châssis séparé. Il en résulte une meilleure habitabilité malgré une diminution de l'empattement de sept centimètres. Par contre, la voie AV a augmenté de cinq centimètres tandis que l'arrière est passée de 124 à 125 cm. Les roues de 14 pouces au lieu de 15 précédemment assurent le maximum de débattement dans leurs passages. Toutes ces modifications ont permis d'abaisser de 30 kg le poids de la voiture.

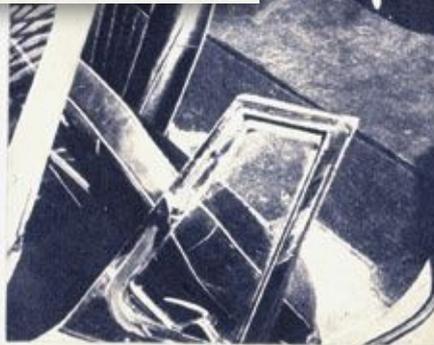
Le moteur quatre cylindres à trois paliers a subi une augmentation de l'alésage qui de 76,2 mm est porté à 80,2 mm. Avec la course de 88,9 mm, la cylindrée passe à 1798 cc avec, comme corollaire, une puissance de 98 ch et surtout une augmentation de couple

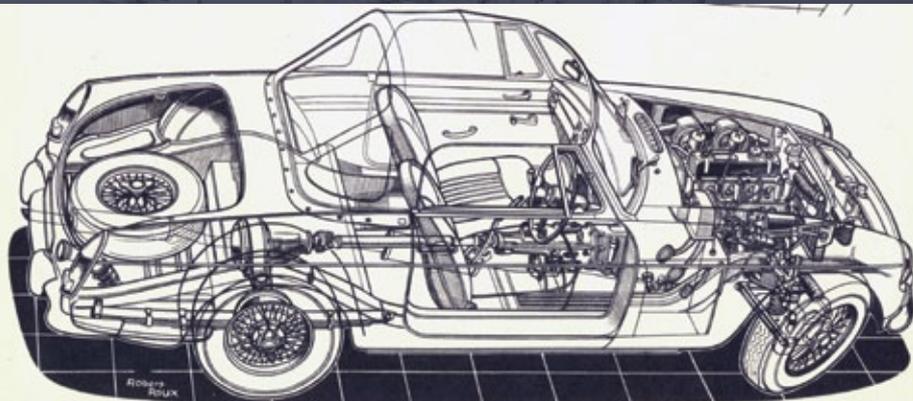
Confort Habitabilité

Les places dont disposent conducteur et passager, permettent à ceux-ci de ne se livrer à aucune contorsion particulière en cours de roulage tant pour la conduite que pour les gestes les plus courants. L'accès à ces places est celui qui caractérise toutes les voitures de sport, à savoir : souplesse et précision dans le mouvement, on ne peut pas tout avoir !

Le volume disponible derrière les sièges avant est d'autant plus intéressant pour les bagages que celui du coffre arrière est réduit à sa plus simple expression. Les sièges sont d'un confort statique sur lequel nous devons insister et la finition fait preuve d'un niveau évocateur d'un certain luxe.

Derrière les sièges-baquets agréablement rembourrés, une place est aménagée pour contenir une grande valise ou, éventuellement, transporter des passagers pour de courts trajets.





31

L'AUTOMOBILE ET RADIO MONTE-CARLO ESSAIS POUR V



l'essai de J.-P. Thévenet

"sur la route"

Au matin du grand jour, la perspective de tester une voiture de sport sur le routier de Montlhéry, place en général l'essayeur, sur le plan garde-robe, dans les mêmes conditions que le matador qui va pénétrer dans l'arène, il lui faut changer de tenue ou, pour le moins, se débarasser de sa cravate et de son veston si notre homme veut lutter avec la voiture afin d'en tirer le meilleur parti. Disons sans plus tarder que la M.G.B. 1800 qui s'est révélée une sportive relativement "bourgeoise" ne nous a pas imposé cette métamorphose vestimentaire.

MOTEUR

Ce 1800 cc (1798 très exactement) a deux caractéristiques intéressantes: souplesse et puissance à bas régime, encore que l'échelonnement de la boîte de vitesses ou le rapport de couple de pont ne permette pas d'exploiter au maximum, au moins en plaine, les 98 ch dont il dispose, M.G. ayant sans doute voulu assurer à ce moteur une marge de sécurité suffisante le mettant à l'abri d'utilisateurs trop impétueux.

On se retrouve donc avec un 4 cylindres disposant d'une nervosité très satisfaisante puisque le 400 m, départ arrêté, est couvert en 18 5/10, temps qu'il est possible de rapprocher de celui de la Triumph TR-4: 18 1/10, en soulignant que cette dernière est animée d'un moteur de 2138 cc. Aux 1000 m nous relevons un temps de 35 secondes pour 33 8/10 à la TR-4 donc accélérations dignes de l'étiquette sportive affichée par la voiture. Pour en terminer avec les performances, le chronomètre indiquait 56" 2/10 après notre meilleur tour sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, soit 163,232 kmh. Ces chiffres sont obtenus en demandant certes à la voiture ses possibilités maximales mais sans que jamais le moteur ne donne l'impression très franche qu'il est au bout de son second souffle.

Surprise aussi intense lorsque passée la prise en main on constate que la voiture accepte de bondir énergiquement alors qu'elle se trouve en 4^e à 70 kmh.

Il est donc inutile de se "pendre" sur le levier de vitesses en permanence lors d'utilisations normales, la souplesse du moteur étant telle que celui-ci peut descendre jusqu'à 1500 tours en 4^e sans manifester le moindre hoquet. Soulignons l'intérêt de dispositions aussi particulières lorsqu'il faut faire traverser Paris à la

M.G.B. 1800. Quant à la consommation, elle oscille, en conduite rapide, entre 12,5 à 13 L, ce qui ne saurait se considérer comme un appétit particulièrement "sportif".

Pour être sympathique, le ronflement du moteur est d'un niveau sonore assez élevé et demande aux occupants désireux de converser, un larynx à tout le moins musclé encore que l'échappement, à l'encontre de nombreuses voitures de sport, tempère assez efficacement les velléités du moteur.

TRANSMISSION

Les 4 rapports de la boîte de vitesses se commandent à partir d'un court levier disposé sur l'axe du tunnel, son maniement est aisé. La bonne synchronisation de la 4^e, 3^e et 2^e n'a pu nous faire oublier que la 1^{re} ne l'était pas, ce qui en 1963 peut être considéré comme un lacune.

Les conducteurs nerveux pourront juger le synchro de 2^e comme un peu ferme, surtout lorsqu'ils voudront rétrograder à haut régime de 3^e en 2^e. La progressivité de la pédale d'embrayage est bonne et sa douceur satisfaisante, les courses de levier et l'engagement des rapports étant corrects, les changements de vitesses, même en conduite "compétition" n'exigent pas une dépense musculaire excessive. En nous répétant, ajoutons que l'échelonnement de la boîte ne sert pas au mieux les possibilités du moteur puisque la 1^{re} monte à 45 kmh, la 2^e à 85 kmh, la 3^e à 125 kmh. La seconde, en particulier, nous a semblé courte lors du passage de virages à court rayon.

DIRECTION

La direction offre le maximum de précision et de stabilité et autorise un contrôle constant des évolutions de la voiture y compris dans les épingles les plus fantaisistes.

La position de conduite est bonne, tout au plus pourrait-on demander au siège une légère augmentation de son recul pour les pilotes de grande taille, et surtout une inclinaison du dossier qui n'impose pas une halte chez un agent de la marque.

Cela dit, bras et jambes évoluent en toute liberté face à un pédaler et à un volant qui autorisent une attitude normale.

CONFORT

Les sièges sont accueillants. Ils ont un comportement dynamique leur permettant de limiter autant que faire se peut, les effets de la suspension arrière en détente se traduisant fréquemment par des impulsions verticales très sèches dès que la voiture aborde un revêtement défaillant et cela avec une intensité proportionnelle à la vitesse.

Ne quittons pas le confort sans mentionner que le conducteur serait heureux de saluer la présence d'un accoudoir, enthousiasme que partagerait son passager s'il pouvait disposer d'une poignée de maintien.

TENUE DE ROUTE

Sur bonne route, la M.G.B. n'exige aucun mode de conduite particulier, son placement est sans hésitation, la voiture étant pratiquement neutre elle évite à son pilote les combats si particuliers et parfois homériques propres à de nombreuses voitures de sport.

Toutefois, il est bon de ne pas vouloir vérifier les effets de l'accélération sur route mouillée, surtout en courbe si l'on ne veut pas voir la ligne idéale du virage se transformer en une sinussoïdale au tracé inquiétant.

Sur route sèche, mais déformée, on enregistre quelques sursauts des roues arrière qui ne parviennent pourtant pas à modifier la stabilité longitudinale de la voiture. Pour nous résumer sur ce chapitre, précisons que notre moyenne de 109,446 kmh sur le routier de Montlhéry a été réalisée après un tour d'essai qui était en fait une prise en main, ce qui démontre assez éloquemment la tolérance de la M.G.B. et la facilité avec laquelle on peut la faire évoluer.

FREINS

L'absence de toute assistance du système de freinage impose, pour les faibles décélérations, une pression sur la pédale à tout le moins énergique. A haute allure, l'effort à exercer est plus normal et l'efficacité très satisfaisante sans qu'il soit possible d'enregistrer une défaillance tant au point de vue stabilité que répartition. Toutefois, pour avoir voulu jouer les "touristes pressés" sur cinq tours du routier de Montlhéry, nous avons relevé une faible et passagère augmentation de la course à la pédale, les garnitures exhalant un parfum qui pouvait être celui de l'indignation, disons qu'une très courte halte a effacé les traces de cette remarque, que nous ne pouvons dédier qu'aux plus exigeants.

En conclusion: la M.G.B. 1800 concrétise fort bien l'évolution que doit subir actuellement la voiture de sport pour satisfaire une clientèle de plus en plus amoureuse certes de performances élevées mais également de confort, de simplicité d'emploi et de robustesse. Elle est à ce titre très encourageante, il est certain qu'au prix de quelques améliorations de détails, cette voiture relativement récente sur le marché peut s'attacher de nombreux utilisateurs sportifs ou non, les uns et les autres pouvant d'ores et déjà être assurés que la M.G.B. 1800 honore parfaitement la devise de son constructeur: sécurité et rapidité.

CARACTÉRISTIQUES DE LA M.G.B. 1800

MOTEUR

Emplacement: avant
Nombre de cylindres: 4
Alésage - course: 82,2 x 98,9
Cylindre: 1798 cc
Distribution: soupapes, tiges et culbuteurs
Alimentation: deux carburateurs S.U. semi inversés
Allumage: bobine et allumeur
Rapport volumétrique: 8,75 à 1
Puissance maxi: 98 ch à 4500 tours
Couple maxi: 12,9 kg à 4000 tours
Graissage: sous pression
Refroidissement: eau
Circuit électrique: deux batteries de 5 v (en série)
Bloc moteur: fonte

Culasse: fonte
Vilebrequin: 3 paliers

TRANSMISSION

Roues arrière motrices
Embrayage: monodisque à sec
Boîte de vitesses: 2^e, 3^e et 4^e synchronisées
Rapports finaux de boîte: 1^{re}: 14,214 - 2^e: 8,955 - 3^e: 5,369 - 4^e: 3,90 - A.R.: 18,588
Rapport de pont: 3,909 à 1
CARROSSERIE: monocoque autoprotéger
Type: cabriolet décapotable
Couleurs de base: rouge, blanc, gris, bleu, noir
SUSPENSIONS
Avant: ressorts hélicoïdaux, amortis-

seurs hydrauliques à levier
Arrière: ressorts semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques à levier
FREINS: disques à l'avant, tambours à l'arrière
DIRECTION: à crémaillère, diamètre de braquage: 8,75 m
PNEUS: 5,50 x 14
CAPACITÉS
Essence: 45,4 L. - boîte: 2,5 L. - pont: 1,2 L.
Eau de refroidissement: 5,6 L.
POIDS (en état de marche): 1100 kg
PUISSANCE FISCALE: 10 CV
PRIX (catalogue): 15 950 F
Suppléments: chauffage 350 F - roues à rayons 600 F - pneus France blancs 130 F - tendelet 250 F.

BRITISHCARCENTRE



**BRITISH CAR CENTRE ACCOMPAGNE LES PASSIONNÉS
CLASSIC MINI - MG - TRIUMPH - JAGUAR**



**5% DE
RÉDUCTION
AUX MEMBRES
MGCF
SUR PRÉSENTATION
DE LEUR CARTE**

18 000 références, accessoires et pièces détachées



British Car Centre
ZI des Ciroliers
3-5, Rue Ambroise Croizat
91700 Fleury-Mérogis

www.britishcarcentre.fr
Tel: +33 (0)1.60.15.13.13
Email: contact@britishcarcentre.com