



OVERDRIVE

*The Revue
of the Belgian
MG Owners Club*



Spring 2021

#57



OVERDRIVE #57

1

EDITO

A Word from the President

4

NEWS

From the Committee
Members' Evenings

Overdrive: Next Issues

MG pourrait lancer un coupé électrique dès 2021

MG primes electric sports coupe for 2021 UK launch

What does Jack from Electroheads, a British YouTuber,
think about a Chinese brand called MG?

MG EHS Plug-in Hybrid : l'outsider chinois

MG Motor prévoirait une petite électrique MG3 EV fin 2021

MG bucks the trend by driving up sales while others slump

Le marché de la voiture de collection face au COVID-19

14

OWNERS

New Members

Oldtimers specialists

Reminder !

Nos membres nous lisent

Ils l'ont dit...

Overdrive Contest

My MG and Me

22

EVENTS

L'Ardennaise

Assemblée Générale (exceptionnelle) 2021

Algemene Vergadering (uitzonderlijk) 2021



6



22

32

REGALIA

Articles aux couleurs du BMGOC

De Boetiek van de BMGOC

34

TIPS

MG on Web

Les bons trucs de Tonton Ludo

Le saviez-vous?



38

40

HISTORY

Midget Mk I GAN2

Anniversaires en bref !

MG Stories (2)

Sorties de grange

L'ABC de "Morris Garages"



40

54

CLASSIFIED



46

57

AGENDA 2021

A WORD FROM THE PRESIDENT



C Chers membres,
Chers sponsors,

Ma première considération après cette intense année de soucis sanitaires est de savoir que vous allez tous bien et que vous vous impatientez de reprendre le volant de votre ancienne en cette approche du printemps. Que vous ayez pris un peu de poids, que vos cheveux aient adopté des formes plus luxuriantes, que vous avez pris l'habitude de sourire dans les yeux plutôt qu'à la bouche... nous, ici au BMGOC, ne demandons qu'une chose : c'est de vous revoir 'en présentiel' et de vous retrouver libérés et joyeux au sein du groupe convivial que nous formons.

Passons aux choses sérieuses ! Comme je vous ai confirmé en décembre, notre rassemblement festif du Nouvel An n'a évidemment pas pu se tenir à Autoworld en début d'année et ainsi **l'Assemblée Générale** a été remise à une date ultérieure. La complexité d'organiser une telle réunion sous un format virtuel nous paraît ingérable, car les procédés informatiques disponibles présentent un nombre d'inconvénients pour un groupe comme le nôtre et y participer requiert certaines connaissances qui ne sont pas évidentes à posséder. Le Comité – qui en a discuté longuement – est arrivé à la conclusion que la meilleure solution exceptionnelle sera de publier les informations dans cette édition du périodique *Overdrive* et de vous donner l'opportunité de communiquer vos remarques, de faire des suggestions ou de poser vos questions par la suite.

Ces derniers temps, **le site web du Club** a été un sérieux sujet de discussion au sein du Comité. Effectivement, ce mode de communication indispensable a été créé il y a de nombreuses années et commençait à se dégrader. Des nouveaux membres ont rencontré des problèmes dans le processus d'inscription au *Membership* et nous avons reçu bon nombre de remarques de membres qui ne parvenaient pas à se connecter (entre autres) à la galerie de photos. Notre *Webmaster*, José, s'est attelé à la tâche de rechercher celui qui pourrait nous aider à réactualiser le site et puis le travail a été lancé – heureusement pendant une période de faible activité – ce qui devrait bientôt vous permettre de découvrir un nouvel environnement informatique.

Il y a déjà un certain temps, nous avons eu l'occasion de vous entretenir au sujet du **Règlement Général sur la Protection des Données (ou RGPD)**. Il s'agit d'un texte réglementaire Européen destiné à encadrer le traitement de données des personnes physiques. Entré en application le 25 mai 2018, il s'applique à tout organisme établi sur le territoire de l'Union Européenne et, dû à sa complexité, n'a pas été immédiatement appliqué par tous les intervenants. Votre Club n'est pas une exception et ce n'est que maintenant que nous pouvons vous annoncer la présence sur son site web d'un texte qui correspond à notre adhésion aux mesures prévues. Ce document porte le nom de 'Charte des Dispositions concernant la Protection de Données personnelles' et je vous prie de le lire attentivement. Si vous avez des questions à ce sujet, n'hésitez pas à me les adresser. Votre requête sera traitée en toute confidentialité.

Sur le plan de **nos sponsors**, il y a eu du mouvement aussi. La pandémie Covid-19 est passée par là. Cependant, ces supporters, qui nous ont accompagnés tout au long de l'année écoulée,

Beste leden,

Beste sponsors,

Met de lente in aantocht is mijn eerste overweging om te weten of jullie het allen goed stellen, na dit bewogen jaar vol sanitaire zorgen, en of jullie nu al ongeduldig zijn om weer snel achter het stuur van jullie oude wagen plaats te nemen. Sommige onder u zijn wat bijgekomen in gewicht, anderen hebben dan ook een weelderige haardos gekregen, glimlachen met de ogen in plaats van met de mond is nu eerder de gewoonte geworden... maar wij, van het BMGOC, vragen maar eenzelfde ding : jullie vlug weerzien, bevrijd van vele zorgen en gelukkig om terug het vertrouwde midden van onze gezellige groep die we vormen, op te zoeken.

*Maar laten wij overgaan naar de ernstige zaken ! Zoals ik reeds had bevestigd in december, kon ons feestelijk samenzijn van het Nieuwe Jaar in het Autoworld Museum jammer genoeg niet plaatsvinden, noch de **Algemene Vergadering**, die naar een latere datum wordt verplaatst. Het was ook geen optie en werkelijk te ingewikkeld om zo een bijeenkomst op een virtuele manier te organiseren, want er zijn vele nadelen aan verbonden, en niet iedereen beschikt over de nodige informatica kennis. Na lang beraad van het Comité, werd er beslist dat de beste oplossing zou zijn om op een uitzonderlijke wijze alle informatie in onze komende *Overdrive* mee te delen. Jullie krijgen dan ook de gelegenheid om opmerkingen of suggesties te maken, of later ook eventuele vragen te stellen.*

*De laatste tijd werd **de Website van de Club** het onderwerp van ernstige besprekingen temidden van ons Comité. Deze onontbeerlijke manier van communiceren, dat reeds meerdere jaren geleden werd opgericht, begon nu tekenen van verval te vertonen. Nieuwe leden ondervonden moeilijkheden bij het inschrijven tot het *Membership*, en wij kregen ook vele opmerkingen van tal van leden, die zich niet konden inloggen, tot (onder andere) onze fotogalerij. Onze *Webmaster* José ging op zoek naar de geschikte persoon om de site te vernieuwen - het was een kalme en dus gunstige periode zonder veel activiteiten - om deze taak uit te voeren, en dit heeft geleid tot een volledig hernieuwde informatica omgeving, die jullie weldra zult kunnen bekijken.*

*Een tijdje geleden hadden wij het reeds over de **General Data Protection Regulation (GDPR)**. Het betreft hier een Europese geregelende tekst bedoeld om de behandeling van persoonlijke gegevens van fysieke personen te omlij-*

lée, bénéficieront encore d'une présence au calendrier du Club en 2021. Il y aura néanmoins une répercussion sur le site, sur les plaques aux rallyes, dans les références répétées à l'occasion des événements et ici-même dans l'Overdrive... et vous y remarquerez la venue de nouveaux partenaires.

Depuis que nous avons lancé cette notion de *sponsorship*, XP-Racing (Uccle Bourdon) nous a assuré son support et est certainement devenu l'établissement privilégié de nombreux de nos membres. Spécialisés dans l'entretien, la réparation et la vente de 'classiques' britanniques, Xavier et Pierre ont aussi fortement ressenti les conséquences de cette soudaine accalmie dans la pratique de la passion automobile. Malgré que l'année 2021 ne s'annonce pas brillante, notre collaboration persiste comme vous le constaterez dans ce numéro.

Après de nombreuses années de soutien financier, nous avons dû prendre connaissance en fin d'année dernière de la triste nouvelle que Dany – fidèle membre active du Club – avait décidé de fermer son magasin, Mobilparts, à Woluwé-Saint-Pierre. Les effets des interdictions de roulage intermittents tout au long de l'année passée, les complications dans les procédures d'importation de Grande-Bretagne suite au Brexit et les mesures sanitaires introduites ont contribué à sa prise de décision. Cette fiable source de pièces détachées en provenance de l'Angleterre nous a servi longtemps et, en prime, nous avons beaucoup apprécié l'assistance que Dany fournissait personnellement à l'occasion de nombreuses balades à l'étranger.

D'autres ont aussi souffert d'un sérieux recul du chiffre d'affaires et c'est ainsi que nous devons également regretter le départ de Tapis Max (Marcinelle), de Pneu Vanhamme (Waterloo et Uccle Fort Jaco) et JD Cars (Kampenhout) qui nous ont signalé ne pas désirer renouveler leur *sponsorship*.

Et puis il y a ceux qui regrettent amèrement que le **Salon de l'Auto 2021** ait été reporté d'un an. Les importateurs, les distributeurs et les concessionnaires (qui réalisaient d'habitude 30% de leur chiffre d'affaires en janvier et février) ont été contraints à inviter les acheteurs potentiels à se rendre dans les showrooms. Le *Brussels Motor Show* est un salon de vente où le commercial joue un rôle primordial ; ce qui n'est pas le cas à Genève, Francfort ou Paris où les marques inaugurent, exposent et présentent leurs produits sans qu'il y ait question que le client demande une offre ou signe un bon de commande.

MG - sous sa nouvelle forme électrique – est, rappelez-vous, une marque qui s'était dévoilée pour la première fois en Belgique au Salon en janvier 2020. Nous avons d'ailleurs consacré à l'époque quelques pages aux modèles présentés. Récemment, j'ai vu passer deux ou trois fois un 'pop-up' sur Internet et le 'Moniteur Automobile', dans son numéro 1749 du 10 février, vient de consacrer quatre pages à cette nouvelle marque Chinoise. Et, plus fort encore, le programme 'Automoto' sur la télé Française a émis le dimanche 14 février son rapport élogieux sur le récent SUV EHS hybride rechargeable. Encore faut-il interpréter le sens du mot 'origine', qu'il s'agisse de la marque ou de la provenance du produit actuel !

Entretemps, le réseau de *MG Motor Belux* s'est développé et compte actuellement une dizaine de concessions (appelées 'stores'). Dans une première phase de commercialisa-

nen. Hij is van toepassing sinds 25 mei 2018, en heeft betrekking tot ieder organisme, gevestigd binnen het grondgebied van de Europese Unie. Maar door de ingewikkeldheid ervan werd het niet onmiddellijk toegepast door alle partijen. Jullie Club maakt daar geen uitzondering op, en wij kunnen nu pas bevestigen en jullie mededelen dat de tekst die nu beschikbaar is op onze Website voldoet aan alle voorgeschreven maatregelen. Het document wordt genaamd "Handvest van de Bepalingen betreffende de Beveiliging van Persoonlijke Gegevens". Ik nodig u uit, doch uitdrukkelijk, om het aandachtig te lezen. Indien u daarover enige vraag zou hebben, stel ze mij persoonlijk. Ik zal ze met alle vertrouwelijkheid beantwoorden.

Wat **onze Sponsors** betreft, hier is ook wat verandering gebeurd. Covid-19 heeft ook daar toegeslagen ! Die supporters, die ons nog gedurende het voorbije jaar hebben gesteund, zullen niettemin nog vermeld worden op onze Club- kalender van 2021. Het zal echter wel zijn weerslag hebben op de site, op de rallye-platen, bij bepaalde referenties vermeld ter gelegenheid van evenementen, en zelfs hier, in uw Overdrive, waar de komst van nieuwe partners zal te merken zijn.

Vanaf het ogenblik dat wij het begrip 'sponsorship' lanceerden, heeft XP-Racing (Uccle Bourdon) ons verzekerd van zijn steun en is reeds voor vele van onze leden een bevoorrechte vestiging geworden. Gespecialiseerd in onderhoud, herstelling en verkoop van "English Classic Cars", hebben ook Xavier en Pierre op een zeer heftige manier de gevolgen ondervonden van de plotse vermindering van onze passie voor autorijden. Ondanks het feit dat het jaar 2021 zich niet al te rooskleurig aankondigt, blijft onze samenwerking met XP-Racing aanhouden, zoals u in deze Overdrive kan merken.

Wij hebben op het einde van vorig jaar het droevige nieuws moeten vernemen, dat Dany, - trouw en actief lid van onze Club - , en na vele jaren van financiële steun, besloten heeft om haar winkel Mobilparts, gelegen te Sint-Pieters-Woluwe, definitief te sluiten. De gevolgen van het telkens onderbroken verbod tot autorijden gedurende het ganse voorbije jaar, de verwickelingen bij de import procedures vanuit Groot-Brittannië ten gevolge van de Brexit, en de sanitaire maatregelen hebben geleid tot het nemen van haar beslissing. Deze betrouwbare bron van wisselstukken vanuit Engeland was ons jarenlang van dienst, en daarbovenop, konden wij steeds rekenen op haar persoonlijke hulp, tijdens onze vele buitenlandse reizen.

Anderen hebben ook zwaar geleden onder een sterk teruggelopen zakencijfer, en dus moeten wij ook het vertrek betreuren van Tapis Max (Marcinelle), Banden Vanhamme (Waterloo en Fort Jaco), en JD Cars (Kampenhout), die ons allen gemeld hebben hun *sponsorship* niet meer te zullen verlengen.

En dan zijn er nog zij die bitter spijt hebben dat het **Auto-salon 2021** naar volgend jaar werd verplaatst. De invoerders, verdelers en concessiehouders (die gewoonlijk 30% van hun zakencijfer in januari en februari bereiken) werden gedwongen om kandidaat kopers naar hun showroom uit te nodigen. De Brussels Motor Show is een verkoopsalon en is van oorsprong commercieel ; hetgeen niet het geval is in Genève, Frankfurt of Parijs, waar de merken hun nieuwste product inhuldigen, tentoon stellen en hun produkten aanbieden, zonder dat er sprake is dat de klant een aanbod doet of een bestellingsbon tekent.

MG - in nieuwe elektrische versie - is, herinner u nog, een merk dat voor het eerst in België werd onthuld op het Auto-salon in januari 2020. Wij hebben toen meerdere pagina's gewijd aan de voorgestelde modellen. Onlangs nog zag ik 2 - 3 keer een 'pop-up' verschijnen op het Internet, en in het nummer 1749 van de 'AutoGids' van 10/02, verschenen zopas nog 4 pagina's gewijd aan dit 'nieuwe Chinese' merk. Al bestaat er nog twijfel of men het woord 'oorsprong' moet

bekijken vanwege het merk, of vanwege de herkomst van het actuele product !

Het netwerk van MG Motor Belux heeft zich ontwikkeld en telt momenteel een tiental concessies ('stores' genaamd). In een eerste fase van commercialisering zal de beoogde cliëntèle in de sector 'B to B' (Business to Business) te zoeken zijn, en zullen de meeste inschrijvingen door de Fleet- vennootschappen gedaan worden. Ik meen ook te weten dat de diesel- en benzinemotoren verbannen zullen worden uit de vloot van de vennootschappen vanaf het jaar 2026.

U zult ondertussen wel aanvaard hebben om het nieuwe en moeilijk uit te spreken letterwoord **BEHVA (ex-BFOV)** op te nemen in uw woordenschat. Deze imago- modernisering gebeurde via het magazine *Retro Classic News*. Een reorganisatie van zijn kantoor, een herdefiniëring van zijn doelstellingen, met vooral de nadruk op het verdedigen van de belangen van eigenaars van historische wagens, meer dan van "oude" wagens. Bij dezelfde gelegenheid werd de ploeg van Ambassadeurs vermeerderd met 71%, een groot deel ook met jongeren, die bereid zijn om daadwerkelijk op het terrein aanwezig te zijn in de toekomst. Zoals CEO Peeter Henning het weet, waarden wij ook al zijn inspanningen en die van al zijn medewerkers, die zo een geweldige ploeg vormen. Meer en meer bezitters van 'youngtimers' maken zich nu zorgen over de gepaste wetgeving in verband met de Low Emission Zones (LEZ). Een eenparige wetgeving zou het in de toekomst voor ons allen makkelijker moeten maken om zich in België te kunnen verplaatsen. Wat kan men echter verwachten van een heterogene groep bestuursleden, bestaande uit een federale minister en drie gewestelijke ministers, allen van verschillende politieke strekkingen.

Het merendeel onder jullie herinneren zich zeker nog de President van de **MG Car Club Antwerp**, vooral zij die hebben deelgenomen aan de 'MG Day' in 2018. Maar jullie zijn hem waarschijnlijk nog tegengekomen, in juli 2019, in Esch-sur-Alzette, in het Groothertogdom Luxemburg. Ron De Laere stond aan het hoofd van de Antwerpse Club gedurende 10 jaar. Hij stond bekend als 'goede herder', die bezorgd was om zijn grote groep vrienden in de Club. Hij heeft ons jammer genoeg moeten verlaten op 12 december van vorig jaar, na een lange en slepende ziekte, die hij met veel moed gedurende al die jaren, heeft bestreden. Een bekende figuur in de wereld van MG ten noorden van het land, en wij betreuren ten zeerste dat wij hem niet meer zullen terugzien ter gelegenheid van onze jaarlijkse bijeenkomsten. Wij hebben onze diepste deelneming betuigd aan zijn echtgenote Fientje, die altijd vol enthousiasme aan zijn zijde stond, en ook aan zijn familie, en aan mevrouw Fran Boeykens, die nu het Presidentschap heeft overgenomen. Zij allen mogen rekenen op onze steun bij hun toekomstige plannen... en vooral aangemoedigd door de dromen van Ron om altijd te blijven rijden.

En mijn laatste overweging gaat naar zij die hun **lidgeld voor 2021** nog niet zouden hebben verlengd. Hou er alstublieft rekening mee dat alle werkingskosten blijven lopen, ook al rijden wij niet, en dat de Club het hoofd moet bieden aan steeds wederkerende kosten... zoals onze Penningmeester u uitlegt in het financiële deel van de Algemene Vergadering.

Mij rest nog om jullie toe te wensen het hoofd te bieden tegen enige vorm van depressie, een snelle vaccinatie te mogen ontvangen - al was het dank zij Ursula, Boris, Angela of Vladimir - en dat onze slapende activiteiten kunnen hervat worden, "as soon as possible" !

Met mijn oprechte en hartelijke groeten,

Michael
Vert : Michel

tion, la clientèle-cible se situe dans le secteur 'B to B' (*Business to Business* en Anglais) et ce seront donc initialement auprès des flottes de sociétés que s'immatriculeront la plupart des produits. D'ailleurs, je crois savoir que les moteurs alimentés au diesel et à l'essence seront bannis des parcs de voitures de sociétés dès l'année 2026.

Vous aurez entretemps appris à accepter le nouvel étrange (et difficile à prononcer) acronyme de la **BEHVA (ex-FBVA)** qui a récemment opéré une modernisation de son image par le biais du magazine *Retro Classic News*, la réorganisation de son bureau et une redéfinition de ses objectifs, tout en mettant l'accent sur la défense des intérêts de propriétaires de voitures historiques (plutôt qu'anciennes). Par la même occasion, l'équipe des Ambassadeurs a été augmentée de 71%, en y ajoutant une dose de jeunes prêts à assurer une présence effective dans le futur. Comme le CEO, Peeter Henning, le sait bien, nous apprécions beaucoup tous les efforts déployés par lui-même et tous ses collaborateurs qui forment une fameuse équipe. Actuellement, surtout dans le domaine de la législation pertinente aux *Low Emission Zones (LEZ)* qui commence à éveiller des soucis pour les propriétaires de 'youngtimers'. Mais, pour tous, une clarification uniforme des dispositions adoptées dans les trois régions du Pays simplifierait les déplacements en Belgique à l'avenir. Que peut-on espérer d'un groupe hétérogène composé d'un ministre fédéral et trois ministres régionaux de différentes alliances politiques ?

La plupart d'entre vous vous souvenez certainement du Président du **MG Car Club Antwerp**, surtout ceux qui ont participé au 'MG Day' en 2018. Mais vous l'avez peut-être aperçu plus récemment le 21 juillet de l'année suivante à Esch-sur-Alzette au Grand-Duché de Luxembourg. Ron De Laere a été à la tête du Club Anversois pendant dix ans. Perçu comme 'berger qui savait ménager son troupeau', il nous a quitté le 12 décembre dernier à la suite d'une très longue maladie qu'il avait vaillamment combattue pendant plusieurs années. Une figure dans le monde MG au nord du Pays, nous regrettons beaucoup qu'il ne sera plus parmi nous à l'occasion de nos rencontres annuelles. Nous avons adressé à son épouse Fientje, toujours enthousiastiquement à ses côtés, à sa famille ainsi qu'à Ms Fran Boeykens, qui a pris la relève de la Présidence, nos profondes condoléances et l'assurance de notre soutien dans leurs projets à l'avenir... certainement encouragés par les rêves de Ron de continuer à rouler.

Et ma dernière considération s'adresse à ceux d'entre vous qui n'avez pas encore renouvelé votre **cotisation pour 2021**. Tenez compte, je vous prie, du fait que les frais de fonctionnement tourment toujours - même si nous ne roulons pas - et le Club doit faire face aux dépenses récurrentes... comme le Trésorier me l'a récemment rappelé !

Il me reste à vous souhaiter de ne pas vous laisser emporter par la déprime et de rapidement vous faire vacciner - que ce soit grâce à Ursula, à Boris, à Angela ou Vladimir - et que nos activités dormantes puissent être relancées *as soon as possible* !

Avec mes salutations les plus cordiales,

Michael

FROM THE COMMITTEE

**Le Comité vous informe des principaux points
abordés lors des dernières réunions**

Avec la deuxième vague de contamination qui a déferlé sur la Belgique au dernier trimestre 2020 et les nouvelles restrictions qui l'ont accompagnée, les réunions du Comité ont à nouveau dû s'interrompre. Comme rien ne permettait d'espérer de pouvoir à nouveau se réunir dans des conditions "normales" et pour que la gestion du club puisse malgré tout se poursuivre, il a été décidé au sein du Comité d'organiser des réunions virtuelles par le biais de la vidéoconférence. Celles-ci ont commencé en décembre 2020 et se maintiennent sur une base mensuelle.

D'autre part, pour remplacer les réunions membres trimestrielles impossibles à mettre sur pied dans le contexte actuel, nous continuons de vous informer régulièrement par voie de mail.

Enfin, vous n'êtes pas sans savoir que l'Assemblée générale annuelle ainsi que le repas de Nouvel An ont dû être annulés. Cependant, vous retrouverez en page 26 les différents points qui auraient dû être abordés à l'occasion de l'AG et qui sont le reflet des discussions qui ont été abordées jusqu'ici à l'occasion de nos dernières réunions de Comité.

En attendant un prochain assouplissement des mesures actuelles, prenez soin de vous et de vos proches.

Le Comité

**Het bestuur blijft U verder op de
hoogte houden van de belangrijkste
agendapunten van de laatste be-
stuursvergaderingen**

Met de tweede besmettingsgolf die België overspoelde in het laatste kwartaal van 2020 en de nieuwe beperkingen die daarmee gepaard gingen, moesten de vergaderingen van het Comité opnieuw worden onderbroken. Omdat er geen hoop was om elkaar weer te kunnen ontmoeten onder "normale" omstandigheden en zodat het bestuur van de club kon doorgaan, werd binnen het bestuur beslist om virtuele bijeenkomsten te organiseren via videoconferenties. Deze zijn gestart in december 2020 en worden maandelijks onderhouden.

Anderzijds, ter vervanging van de driemaandelijkse ledenvergaderingen die in de huidige context onmogelijk te organiseren zijn, blijven we u regelmatig per e-mail informeren.

Tot slot weet u dat zowel de jaarlijkse algemene vergadering als de nieuwjaarsmaaltijd moesten worden afgelast. Op pagina 26 vindt u echter de verschillende punten die tijdens de AV aan de orde hadden moeten worden gesteld en die de discussies weerspiegelen die tot dusver tijdens onze laatste commissievergaderingen aan de orde zijn geweest.

Zorg in afwachting van de volgende versoepeling van de huidige maatregelen voor uzelf en uw dierbaren.

**Het bestuur
Vert: Jean-Pierre**

Members' Evenings

Réservez dès à présent les dates pour nos réunions **qui se tiennent à la brasserie Nero-café à Hoeilart** chaque premier jeudi du trimestre à partir de février à 20 heures (dates et adresse en fin de revue). Reporté au jeudi suivant en cas de jour férié.

Possibilité de restauration sur place.

L'occasion pour tous de se retrouver autour d'une table et de parler de ce qui nous tient à cœur !

Trimestriële bijeenkomsten in de brasserie Nero-café te Hoeilaart elke eerste donderdag vanaf februari om 20:00 (zie datums en adres: einde van dit nummer).

Eten ter plaatse mogelijk.

De gelegenheid bij uitstek om gezellig te praten over onze passie (en nog veel meer) !

Overdrive: next issues !

| | | |
|--------------|-------------------------|-------------------------------|
| Overdrive 58 | Summer Edition | 1 st July 2021 |
| Overdrive 59 | Autumn / Winter Edition | 1 st November 2021 |
| Overdrive 60 | Spring Edition | 1 st March 2022 |

YOUR OVERDRIVE IS PUBLISHED THANKS TO



MG POURRAIT LANCER UN COUPÉ ÉLECTRIQUE DÈS 2021

MG pourrait présenter dès l'année prochaine un coupé électrique. En outre, un second modèle, compact, et accessible, serait également en préparation.

Les amateurs de voitures plaisir en sont rendus à se tourner vers les rares modèles encore existants qui soient restés accessibles, tels que la Mazda MX-5. Toutes les marques généralistes, ou presque, ont supprimé leurs véhicules sportifs. Certaines pour les relancer plus tard en électrique, d'autres pour les jeter définitivement aux oubliettes du monde d'avant.

Du coup, il est aujourd'hui impossible de s'offrir un coupé électrique... puisqu'il n'y en a pas sur le marché ! Rentabilité oblige, la quasi totalité des voitures électriques vendues sont des véhicules répon-

dant à des besoins plus large. Au diable le plaisir égoïste, les marques doivent surtout répondre à des familles. Il y a bien certains rares coupés électriques, mais ils sont hors de portée de la plupart des êtres vivants sur cette Terre (Rimac, Pininfarina...).

MG pourrait ainsi être la première marque à lancer un coupé électrique. La version de série du concept E-Motion, datant de 2017. Des rendus 3D destinés à protéger le design de l'auto avaient été surpris récemment sur la Toile. L'auto devrait

perdre les portes à ouverture en élytre et certains éléments extravagants, pour se concentrer sur la rationalisation.

Mais nous devrions bel et bien avoir un coupé électrique d'ici fin 2021 ! MG avait avancé des chiffres flatteurs : 0 à 100 en moins de 4 secondes, plus de 400 km d'autonomie. Espérons que MG parvienne à contenir à la fois



Le rendu 3D fort proche du concept initial



Le concept MG E-Motion de 2017

le poids et le prix, mais il y a un réel coup à jouer pour MG.

De l'autre côté de la gamme, il y aura également une citadine polyvalente proposée autour des 20 000 €, équivalente de la MG 3. Nul ne sait en revanche si elle sera vendue dès le lancement en Europe.

Source: Caradisiac.com
21/12/2020

MG PRIMES ELECTRIC SPORTS COUPE FOR 2021 UK LAUNCH

Well-received 2017 E-Motion concept ready for the road; 300-mile range possible.



M MG is gearing up for an ambitious growth plan that it hopes will generate annual sales of up to one million cars by 2024 – the formerly British company's centenary year.

Key to this growth target, which is more than triple MG's global volume in 2019, will be a number of new and refreshed models, including an electric sports coupé designed to serve as a brand-boosting halo car from its launch in late 2021.

At the other end of the MG range, Autocar has learned, will be a new, value-focused electric supermini destined to become a significant volume grower in several European markets (see box on page 7).

It is hoped that both models will help MG, which is owned by Chinese car-making giant Shanghai Automotive Industry Corporation, to become known more as an international brand with global reach, according to SAIC vice-president Yang Xiaodong.

The as-yet-unnamed new two-door, four-seat flagship is conceptually based on the MG E-Motion concept that was revealed at the Shanghai motor show in April 2017. At the time, MG product planning boss Zhang Liang told Autocar that the concept would be produced if reactions were positive.

Despite various external domestic and global factors, including a market downturn in China and the wide-ranging disruption of the coronavirus pandemic, work on the E-Motion continued. And in June this year, patent images of the production version (which must be submitted prior to any car's homologation for sale in China) were leaked online.

The patents reveal that the design has evolved noticeably from the E-Motion concept, although its basic shape remains. The current MG family 'face' that the concept featured has been evolved into a sportier shape somewhat reminiscent of an Aston Martin's, while the

glasshouse appears to have risen to make the two-door more accommodating.

The wide rear haunches and sloping rear end remain, but some concept details, such as the butterfly doors, aren't expected to make production.

Technical details remain scarce. We do know, however, that the car utilises SAIC's own modular electric architecture and a twin-motor, four-wheel-drive powertrain.

MG's original ambition for the E-Motion to deliver a 0-62mph time of less than 4.0sec is likely to be realised, although it remains to be seen if the production car can achieve the previously promised range of over 300 miles. For context, the 44.5kWh battery pack in MG's ZS EV electric SUV results in an official 163 miles per charge.

Source: [autocar.co.uk](https://www.autocar.co.uk)

04/01/2021



WHAT DOES JACK FROM ELECTROHEADS, A BRITISH YOUTUBER, THINK ABOUT A CHINESE BRAND CALLED MG?

Since Morris Garage already has value for money, Electroheads asks for more spice.

Some people earn the right to have more than one citizenship due to their heritage or birth. When it comes to companies, they change “citizenships” if foreign companies buy them. That often happens in the automotive industry, and MG is one example. Now completely Chinese, what impression does it leave on the British people? Jack, from Electroheads, answers this question in their latest video.

The company’s nationality just emerged because of a viewer’s question, which inspired the youtuber to talk about the brand. Although MG already sells two electric vehicles in the UK – the ZS and the MG 5 – at very affordable prices, it lacks something it had aplenty when it was British: appeal. Jack puts it in another way, and that is also true.

The youtuber thinks that the E-Motion electric coupe will be crucial to make the brand more desirable. It would be



something to drive people to dealerships, dream about the beautiful and fast machine there, and get back home with a more affordable proposition until they can pay for what they really want – call that a halo car if you prefer. Jack makes a lot of fun of the MG 5 sold in the UK as a bad copy of a Volkswagen Passat Estate, but he also stresses it is a bargain for what it offers. We should add that the MG 5 for the British market is not actually an MG: it is a rebadged Roewe (Rover) i5. The real MG 5 is much better to look at and a lot less conservative in both the past and current generations.

It is a pity SAIC did not want to make an electric version of the MG 6. Although its second generation is better than the Roewe i5, it does not beat the first one in looks. That was a gorgeous machine.

Source: motor1.com
23/12/2020



MG EHS PLUG-IN HYBRID : L'OUTSIDER CHINOIS

C'est ce qu'on appelle un début fort. Il y a moins d'un an, MG revenait sur notre marché avec un SUV électrique, le ZS EV. Pour terminer l'année, la marque britanno-chinoise dévoile son nouvel hybride rechargeable : l'EHS Plug-in Hybrid.

Nous n'avons pas besoin de vous raconter l'histoire de MG à nouveau. En bref : le groupe chinois SAIC a acheté les droits de la marque MG, lui a donné une seconde vie en Chine et en Grande-Bretagne, patrie historique, et depuis cette année, elle s'est aventurée à nouveau en Europe continentale. Avec succès, puisque la MG ZS EV démocratise les SUV électriques.

C'est également l'ambition de ce MG EHS Plug-in Hybrid, mais pour le marché des SUV hybrides rechargeables. Un segment extrêmement populaire, surtout dans le monde des affaires. Il n'est donc pas surprenant que cette EHS Plug-in Hybrid ait une taille de plus que la ZS EV : à 4,57 mètres, elle cible le segment C. En effet, elle vient s'attaquer aux Volkswagen Tiguan et Peugeot 3008.

Extérieur banal, intérieur intéressant

L'ambition ne manque donc pas, mais MG ne se met-elle pas la barre trop haute ? En termes de design



extérieur peut-être. Le design est celui d'un SUV classique, d'inspiration asiatique, où même certaines influences européennes s'insinuent. L'arrière semble inspiré de Mercedes, si vous regardez le montant C, on ne vous en voudra pas si vous dites qu'il y a du Renault Kadjar là-dedans. Quoi qu'il en soit, MG est heureuse d'opter à nouveau pour une calandre remarquablement grande avec un logo bien visible pour renforcer les liens familiaux avec le plus petit ZS EV.

À l'intérieur, MG fait plus que compenser son extérieur passe-partout. Quel bond en avant : un tableau de bord horizontal mince et astucieusement dessiné, avec un grand écran d'info-divertissement de 10,1 pouces, des touches de piano et un tableau de bord numérique de 12,3 pouces. L'ensemble est également bien fini et bien assemblé, si vous ne cherchez pas trop dans les détails. Il y a encore des problèmes de démarrage, cependant, sous la forme de sons d'avertissement inquiétants, d'un système d'info-divertissement à la réponse lente et d'une batterie négligemment dissimulée dans le coffre.



Ainsi, avec 448 litres, le coffre n'est pas aussi grand qu'on pourrait le croire, mais heureusement, il y a de la place pour la tête et les jambes partout. À l'avant comme à l'arrière, même avec le toit panoramique. MG a certainement accordé suffisamment d'attention au confort à bord et cela pour toute la famille.

Expérience électrique

En termes de confort de conduite, cette EHS Plug-in Hybrid perd malheureusement quelques points et cela est principalement dû à son poids élevé de 1,8 tonne. La suspension ne sait pas toujours comment gérer les kilos et on le remarque surtout sur les pires revêtements de route dans les réactions nerveuses. Malheureusement, on ne peut pas non plus manquer le moment où le moteur à combustion vient à la rescousse du moteur électrique.



En parlant de groupe motopropulseur, il s'agit d'un 1,5 cylindre turbo essence de 162 ch et 250 Nm de couple. Il est relié à un moteur électrique de 122 ch et 230 Nm, ce qui donne à ce MG EHS Plug-in Hybrid une puissance combinée de 258 ch et 370 Nm. Le moteur à combustion est relié à une boîte de vitesses automatique à six rapports, le moteur électrique en obtient quatre. MG parle donc d'une automatique à dix vitesses. Le courant électrique, à son tour, est stocké dans une batterie lithium-ion de 16,6 kWh, et vous obtenez 52 kilomètres d'autonomie entièrement électrique selon le cycle WLTP.

On ne doit plus expliquer aux Chinois comment faire une bonne électrique, et cela se voit. L'EHS Plug-in Hybrid brille en mode électrique et n'a pas peur de l'énergie. Mais ne



vous laissez pas abattre par le 0 à 100 km/h de 6,9 secondes à 100 km/h : cette MG n'aime pas qu'on lui donne des coups de pied. On le remarque par les réactions de la boîte auto, d'ailleurs. Au final, ce MG semble utiliser son énergie de manière efficace : lors de notre test par une froide journée d'automne, il s'est quand même approché des 52 km annoncé par la marque. On a déjà connu pire chez les concurrents européens...

Prix

Tout comme le ZS EV, ce MG EHS Plug-in Hybrid existe en deux versions : Comfort et Luxury. Même la version de base est généreusement équipée en série (sièges chauffants, navigation et tableau de bord numérique), de sorte que la liste des options ne comprend que la couleur métallique. Vous payez alors environ 34 000 euros. Si vous voulez toujours des sièges en cuir, un hayon électrique et le toit panoramique, il faudra alors payer environ 37 000 euros pour la version Luxury.

Conclusion

Avec ce EHS Plug-in Hybrid, MG dispose ici d'un deuxième produit fort après le ZS EV. Un SUV hybride rechargeable, spacieux et bien équipé, qui coûte moins cher que ses concurrents européens et qui offre depuis peu une garantie de 7 ans. MG est devenu une marque à prendre en compte...

Source: [autoscout24.fr](https://www.autoscout24.fr)

30/12/2020

LE CONSTRUCTEUR BRITANNIQUE MG MOTOR PRÉVOIRAIT UNE PETITE ÉLECTRIQUE MG 3 EV FIN 2021



Avec son SUV électrique, MG a fait un retour surprenant mais réussi en France. Mais de l'autre côté de la Manche, le catalogue de la marque est bien plus complet. Son plus ancien modèle est une citadine, la MG 3, sur le marché depuis 2010 avec un dernier restylage en 2018 (photo). À motorisation essence, elle pourrait bientôt recevoir une cousine électrique selon Autocar.

Cette future rivale de la Renault ZOE afficherait cependant des caractéristiques moins intéressantes que le SUV. Le média britannique estime que la puissance de 141 chevaux et la batterie de 44,5 kWh actuellement proposées sur le SUV seront inférieures sur la

citadine dont le lancement serait programmé pour fin 2021 au Royaume-Uni.

Comme pour le ZS EV, son argument principal sera celui du prix. Selon Autocar, le tarif de base du modèle serait inférieur à 20 000 livres (22 240 €) hors bonus, soit celui d'une Twingo électrique.

Source: automobile-propre.com
04/01/2021

MG BUCKS THE TREND BY DRIVING UP SALES WHILE OTHERS SLUMP

The number of new cars sold in the UK has fallen by almost a third in the last year – but one famous name based in the West Midlands managed to buck the trend.

The coronavirus crisis and uncertainty over Brexit saw sales slump for most brands.

New car registrations were 1.63 million for 2020, the lowest since 1992.

The Society of Motor Manufacturers and Traders' figure represents a fall of around 29 per cent on 2019, the biggest year-on-year decline since 1943.

Jaguar Land Rover, which has its i54 engine factory alongside junction two of the M54, also saw falls in sales of its luxury cars in the country. Land Rover was down 23.5 per cent to 58,505 with Jaguar slipping 29.2 per cent to 25,513.

But MG, which has its headquarters at Longbridge, bucked the trend with a 40.8 per cent

rise to 18,415. Its cars are made in China, but design work is carried out in the West Midlands.

MG, which also saw UK sales treble in the three years to 2019, has been helped by the introduction of new electric models. The subsidiary of Chinese manufacturer SAIC aims for worldwide sales of a million by 2024.

The top selling car in the UK was the Ford Fiesta at 49,174.

The SMMT announced that 2020 was a record year for sales of electric and plug-in hybrid cars, accounting for around one in 10 of all sales.

Source: expressandstar.com 07/01/2021

Source: automobile-propre.com
19/09/2020

LE MARCHÉ DE LA VOITURE DE COLLECTION FACE AU COVID-19

S

Si vous êtes un collectionneur de voitures classiques ou même un professionnel, il est vraisemblable que vous vous interrogez sur ce qui va se passer sur le marché des voitures classiques en 2020 et 2021 au regard de la crise du Covid-19

Possédant nous-même au sein de la rédaction un certain nombre de voitures anciennes, nous avons commencé à réfléchir à la façon dont la pandémie et les différentes mesures mises en oeuvre pour lutter contre sa diffusion affecteraient le marché et si nous allions revoir notre façon de faire. Voici la synthèse de notre réflexion.

La crise économique de 2008

Lors de la dernière crise économique, à l'automne 2008, nous étions en route pour deux grands salons de voitures classiques qui se déroulent en octobre : la *Classic Expo* de Salzbourg en Autriche et, une semaine plus tard, le plus grand événement automobile de collection Italien, le *Auto e Moto d'Epoca* à Padoue, en Italie.

Sur la route, nous entendions à la radio que la bourse s'effondrait partout dans le monde et que la récession guettait les économies occidentales. Nous nous at-



tendions à un week-end morose, pensant que tout le monde aurait peur de ce qui allait se passer sur le marché des voitures de collection dans ce contexte : les gens préféreraient sans doute garder leurs liquidités, plutôt que de les bloquer dans l'achat d'une voiture de collection.

Mais à notre grande surprise, le spectacle de Padoue cette année-là fut tout le contraire ! Les gens achetaient des voitures comme des fous. Et plus de la moitié des voitures arboraient le panonceau "vendutta" le dimanche après-midi !

Lorsque le marché boursier ne se porte pas bien, les gens en retirent leur argent pour investir dans des valeurs "refuge" telles que l'or, l'art, l'immobilier, les montres vintage ou des objets de collection. Dont les voitures de collection !

Une valeur refuge est un investissement qui permet de sécuriser son patrimoine en temps de crise. C'est un actif dont la valeur reste stable voire augmente en période de crise. Alors que la valeur de la monnaie ou d'une action est théoriquement susceptible de tomber à zéro en cas d'hyper-inflation ou de faillite des entreprises, un actif physique possédera tou-



jours une valeur intrinsèque, indépendamment des conditions et phénomènes extérieurs.

Donc, alors que la plupart des gens pensent qu'une crise économique fera chuter le marché des voitures classiques, cela a en fait l'effet inverse.

Et nous avons tous constaté depuis cette période la progression quasi continue du marché des voitures de collection. Voire même l'engouement autour de certaines marques générant des "bulles" défiant la logique rationnelle. Certaines valeurs ont beau être des "refuges", il y a tout de même des logiques économiques à respecter.

La crise COVID-19 de 2020

Nous réfléchissions à aller cette année encore à la *Classic Expo* de Salzbourg et au *Moto e Auto d'Epoca* de Padoue avant de renoncer. Ces deux expositions sont toujours maintenues, mais étant donné que le Corona est à nouveau à la hausse, nous ne voulons pas prendre de risque inutile. Et nous ne serions pas étonnés que de nombreuses personnes réagissent comme nous. Au regard du nombre d'événements français et européens qui ont été annulés, on peut se demander si l'ère des salons de voitures classiques n'est pas révolue. Et que le commerce de voitures classiques entre maintenant dans une nouvelle phase.

Car en parallèle, nous constatons que le marché reste très vivant en ce moment et que beaucoup de voitures changent de mains, mais de manière différente. Dans un marché devenu totalement international depuis 10 ans, aujourd'hui les voyages sont devenus compliqués avec le Covid. Mais on voit maintenant des professionnels qui proposent parfois jusqu'à 100 photos HD des voitures qu'ils ont à la vente. On voit ces mêmes vendeurs qui proposent des visites virtuelles des voitures à vendre. Les enchères en ligne se multiplient. Avec un (bon) smart-



“Nous constatons que le marché reste très vivant en ce moment et que beaucoup de voitures changent de mains, mais de manière différente”

phone, vous pouvez organiser une véritable visite vidéo des voitures... Le numérique vient clairement en aide au secteur.

Comment COVID-19 va influencer sur le marché des voitures classiques ?

Nous pensons que la pandémie n'aura pas le même effet haussier que la crise économique de 2008. Nous avons vu une augmentation globalement très lente de la valeur des voitures anciennes au cours des 2-3 dernières années et certaines bulles avaient déjà commencé à se dégonfler. Nous avons également noté la baisse de certaines marques et modèles de voitures classiques, dont le marché était inondé. Quand l'offre dépasse la demande, les prix se tassent..

Certains acheteurs, notamment pour les gros prix, sont des retraités actifs qui ne seront pas impactés directement par la crise. A côté de cela, des "petits" collectionneurs seront peut-être obligés de revendre leur unique voiture de collection pour dégager quelques liquidités si la pandémie affecte leur revenu habituel. En fait, nous considérons que la pandémie ne fera qu'accélérer (voire amplifier) ce qui se passait déjà. Ce qui commençait déjà à baisser risque de baisser plus vite et ce qui est en train de monter va monter un peu plus haut. Et si vous aviez des vues dessus, sans doute devriez-vous l'acheter maintenant.

Mais si il y a quelques années, nous pouvions acheter une Ferrari 308 GTS à 25.000 euros au printemps et la vendre l'année suivante pour près du double du prix, il faut se rendre à l'évidence : nous ne verrons plus cela à l'avenir, quel que soit le modèle.

Source: autocollec.com
12/10/2020



NEW MEMBERS

Le Belgian MG Owners Club est heureux d'accueillir:
 De Belgian MG Owners Club verwelkomt met genoegen volgende leden:

| | | |
|-----------------|--------------|-------------|
| HOELGAARD Lars | Bruxelles | MGB 1966 |
| VAN IERSEL Marc | Kalmthout | MGB GT 1970 |
| PAMPFER Laurent | Bruxelles | MGB 1967 |
| CUSTERS Olivier | Bruxelles | MGB 1973 |
| POTTIE Pascal | Ath | MGB GT 1974 |
| WIBRINK Hakan | Grez Doiceau | MG TD 1953 |

Bienvenue et bon amusement à tous !
Veel (rij)plezier aan elkeen !

Quels spécialistes pour nos ancêtres?

Vous pouvez trouver notre habituelle liste d'établissements dans le domaine de la voiture ancienne conseillés par la BEHVA à l'adresse suivante:

<https://www.bfov-fbva.be/fr/specialistes/apercu-specialistes/>

Sans oublier nos partenaires: **Garage André & SLG Classic Cars** (entretiens, réparations et restauration oldtimers), **Ets Foulon** (instruments de bord) et **SL Garnissage** (garnissage intérieur).

Welke specialisten voor onze oldtimers ?

U kan onze lijst met handelaars - die door de BEHVA worden aangeraden - met betrekking tot oude voertuigen op het volgende adres vinden:

<https://www.bfov-fbva.be/nl/specialisten/overzicht-specialisten/>

Zonder onze partners te vergeten: **Garage André & SLG Classic Cars** (onderhoud, herstelling en restauratie van oldtimers), **Ets Foulon** (classic car gauges), en **SL Garnissage** (binnenbekleding).

REMINDER !

Chers membres,

Vous déménagez?

Vous avez changé d'adresse mail?

Vous utilisez un nouveau numéro de téléphone?

Si vous voulez rester au courant des activités du BMGOC et continuer à recevoir nos mails ou nos courriers divers, n'oubliez pas de nous prévenir en envoyant soit:

- un mail à **info@bmgoc.be**
- un courrier à **BMGOC, Dressaertlaan, 131 à 1850 Grimbergen.**

Nous pourrions ainsi mettre notre base de données à jour et continuer à vous tenir informés!

Beste leden,

Ga je verhuizen?

U heeft uw e-mailadres gewijzigd?

Gebruik je een nieuw telefoonnummer?

Als u op de hoogte wilt blijven van BMGOC-activiteiten en onze e-mails of onze verschillende post zendingen wilt blijven ontvangen, moet u ons hiervan op de hoogte stellen door een van beide te sturen:

- een e-mail naar **info@bmgoc.be**
- een mail naar **BMGOC, Dressaertlaan, 131 tot 1850 Grimbergen.**

We zullen onze database kunnen updaten en u op de hoogte houden!

NOS MEMBRES NOUS LISENT...

André



Pour un peu varier les plaisirs, voici une photo originale d'une MGB dans un car-wash dont le décor ne dénote pas du tout!

Cher lecteur, vous avez vous aussi d'amusantes photos à nous proposer autour du thème de l'Overdrive ou de MG en général?

N'hésitez pas à nous les envoyer à gduffaut@yahoo.fr.

Elles figureront en bonne place dans les prochains numéros!

Et un prix sera décerné à la plus originale en fin d'année.

Beste lezer, heb je ook leuke foto's te bieden rond het onderwerp Overdrive of MG?

Aarzel niet om ze naar ons te sturen: gduffaut@yahoo.fr.

Ze zullen prominent aanwezig zijn in toekomstige uitgaven!

En aan het einde van het jaar wordt een prijs uitgereikt aan de meest originele. Dankjewel!

Ils l'ont dit...

“Si l’automobile avait suivi le même développement que les ordinateurs, une Rolls Royce coûterait aujourd’hui 500 francs, ferait du 700 kilomètres heure et exploserait une fois par an en faisant 10 morts”

Robert Cringely

Journaliste spécialisé en informatique



OVERDRIVE 56 CONTEST: THE RESULT!

Trois bonnes réponses nous sont parvenues mais c'est **Pascal Deviaene** qui s'est montré le plus prompt! La toute première proposition qui nous parvint très tôt ne fut cependant pas retenue; elle évoquait en effet, non sans humour, une Fiat Dino...!

Même si notre voiture mystère présente une ford... pardon une forte ressemblance avec une Capri comme suggéré par un autre de nos membres, c'est pourtant une **Bristol Britannia** qu'il fallait trouver.

Et dire que le nom du modèle était écrit en toutes lettres sur l'avion commercial britannique qui figurait à l'arrière de notre belle Anglaise!

E

En 1982, la vénérable firme Bristol présentait ses nouveaux modèles. C'est en effet à partir de cette année que les 603 E et S (dénominations données en l'honneur du 603^e anniversaire de la reconnaissance du statut de la ville de Bristol par le roi Edward III) furent remplacées respectivement par les Britannia et Brigand. Le nom Britannia évoquait l'avion de ligne Bristol mis en service à partir de 1957 sur la ligne Londres New York. Il correspondait alors à la version sage de la nouvelle gamme Bristol.

Le Brigand était un ancien avion d'assaut Bristol; très logiquement, c'est la version musclée équipée d'un turbocompresseur (nécessitant un bossage sur le capot) mis au point par les ingénieurs de la marque qui adoptait ce nom. Bristol souhaitait par ces nouvelles dénominations remettre en avant son riche patrimoine aéronautique.

D'un point de vue esthétique, sur les deux modèles, les projecteurs ronds des 603 étaient abandonnés au profit de feux rectangulaires.

Avec ces deux "nouveautés" le constructeur maintenait son cap en choisissant de ne s'adresser qu'à de vrais connaisseurs, qui avaient certainement les moyens de s'offrir une Rolls Royce ou une Aston Martin, mais qui préféraient la discrétion et le charme désuet des Bristol.

Le design extérieur et l'habitacle demeuraient dans le plus pur style des années '60, avec des interrupteurs à bascule, un tableau de bord en bois avec des cadrans ronds, des sièges rembourrés en cuir Connolly, des tapis fabriqués avec les meilleures laines, etc... Sous cet imposant coupé, on retrouve le traditionnel V8 américain de 5,9 litres dont la puissance (non divulguée) permit néanmoins aux journalistes du magazine Motor de dépasser les 220 km/h et d'effectuer le 0 à 100 km/h en 8,2 secondes avec une Britannia. La Brigand réclamait une seconde de moins et filait jusqu'à 245 km/h.



Les Britannia et Brigand furent officiellement disponibles au catalogue de 1982 à 1994, ce qui fait d'elles les modèles ayant battu les records de longévité dans l'histoire de la marque.



Drie goede antwoorden gekregen deze keer maar **Pascal Deviaene** was de snelste! Ondanks een grote gelijkenis met de Ford Capri, was het echter een **Bristol Britannia**.

The Bristol Britannia was a two-door sports car produced by the British car manufacturer Bristol Cars Ltd. which replaced the Bristol 603. A twin brother of the Britannia was the Bristol Brigand, which had a turbo-charged engine. With the Britannia, Bristol continued the tradition of naming its cars after the traditional aircraft of their own company.

The Bristol Britannia was based on the Bristol 603 presented in 1976. It showed clear similarities to its predecessor, but received some contemporary style elements and made a much more modern impression overall.

At the front two - or, depending on the customer's choice - four rectangular headlights borrowed from the Talbot Tagora were installed, with a black radiator grille in between, the elements of which were again designed in the style of the well-known toaster grill. The taillights were now from the Bedford CF2 Van; they were wider and now included the reversing lights. These changes gave the Bristol Britannia together with the much wider, mostly chrome-plated bumpers a much more modern appearance. However, later models were also available with black painted bumpers on request; a white painted vehicle is said to have been delivered with white bumpers.

On the Brigand, a clearly arched bonnet was necessary to make room for the turbocharger.

The standard equipment had been significantly improved compared to the Bristol 603. Air conditioning, central locking and electric seat adjustment were now part of the standard equipment.

On the engine side, the Britannia retained the 5.9-liter eight-cylinder from Chrysler, which was already used in the 603 and, since 1977, in the Bristol 412. The mixture preparation was still a four-way carburetor from Carter. As before, Bristol relied on a three-speed automatic of the TorqueFlite type from Chrysler for power transmission.

Georges

NOUVEAU CONCOURS

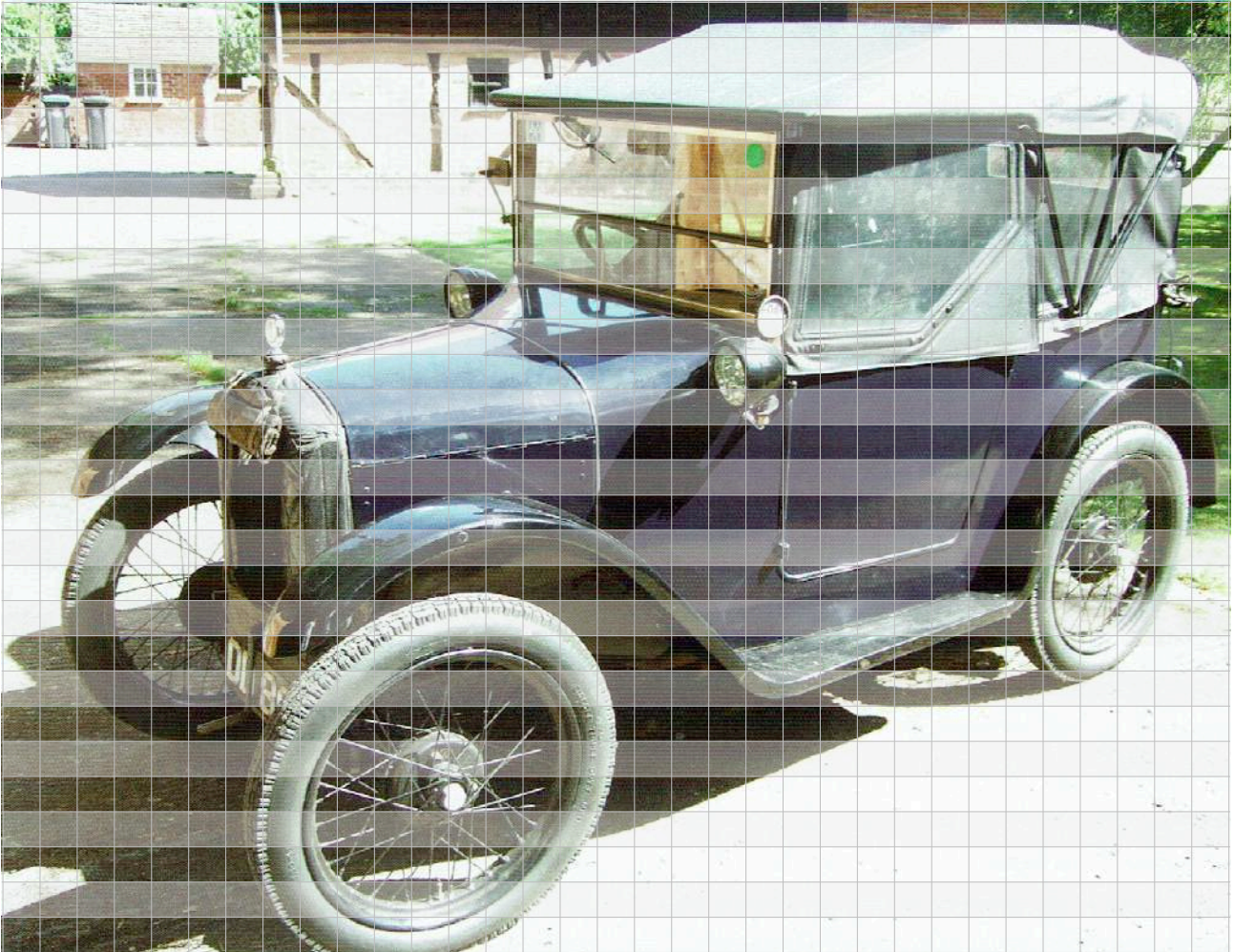
Voici le nouveau concours!

Question très simple: **quelle est la marque ainsi que le modèle de cette célèbre voiture présente sur la photo ?**

Vos réponses sont à envoyer à quiz@bmgoc.be

Comme d'habitude, un beau livre sur l'automobile attend le vainqueur!

Georges



NIEUWE WEDSTRIJD

Hier is de nieuwe wedstrijd!

We vragen **het merk en model te geven van deze beroemde sportwagen.**

Uw antwoorden opsturen naar quiz@bmgoc.be

Zoals gewoonlijk zal de nieuwe winnaar een mooi boek krijgen!

Georges

MY MG AND **ME** (PART III)

Continuing from issue 55

So, the COVID19 confinement has only really affected my class, I have not been able to advance without the tools and help from my teacher. Although he has been able to give me advice via email and phone calls.

A

As it turns out, 2020 did not go as expected. The training centre tried to open its doors twice, but each time had to close again. However, I was able to make some progress but not much.



The priority was to protect the newly soda blasted body, not as easy as it looks, the epoxy literally gets everywhere, next time I will be protecting the area a lot more. Once protected, I was then able to highlight all the areas that would need treatment, I was pleasantly surprised to find the body was not really that bad, that most of it was surface rust and bad welding in the past.

The summer was too hot to work in the garage, so I basically spent my time relaxing in the garden and enjoying the pool.

The training school opened again in September, finally I was able to take the B and get the advice I required. I was strongly advised against removing the passenger side floor pan and



boot at the same time, to retain the structural integrity of the car. So, my first move was to remove the old floor pan. Using the new replacement part, I was able to trace where I needed to cut. At the front having to go higher to remove the rusted metal. Cutting the larger areas around the chassis was quite easy, however, removing the metal welded to the chassis itself required several hours using a variety of tools and brute force.

Before thinking about welding in place the replacement pan, I needed to trace and cut a replacement panel for the front where it has rusted. Being in a hard area to reach, and an unusual shape took some thinking on my part.

Fixing this in place I used two welding techniques, spot welding in the centre and MiG welding on the outside areas. Has anyone tried welding from underneath a car that is not on a car lift and on your back? Not to be recommended.

Unfortunately, after only 2 classes the training school was again closed due to Covid.

So once again I was stuck, as I do not have the welding equipment to continue.

The only way I was going to be able to progress, was to get my self a MiG welder. I went through the internet looking for one less than 500€. But every time I sent a link to my professor, he told me it was no good for working on my B. In fact, going by the specs required, I was looking at 1500€ plus. I had to look for second-hand model. After several months



looking, I managed to find one, 2 weeks ago. Now my list of equipment for this epic job is quite impressive, at the same time I'm running out of space in my garage.

But before I was going to start welding on my B, some practice and home learning was needed. So, I obtained a couple of wings from a local body shop and started playing. My professor helped by phone to explain what I needed to adjust and do, and I am almost at the point when I can finally start, albeit a but apprehensible, welding panels back on the B.

So hopefully for the next issue I will have been able to get back on track and have made some serious headway, as after nearly 2 years of not being able to drive her is getting difficult.

Pat Traynor



Ets Foulon Instruments de Bord

Atelier spécialisé

Dans la réparation, la rénovation, la création, et la vente
d'instruments de Bord.

Tous modèles, toutes époques, toutes marques.

Autos, motos, bateaux anciens et de collection.

Transformation compteurs de miles en kilomètres

Rue du Canal 9, 1000 Bruxelles

Tel +32 2 218 16 72

E-Mail : eric_foulon@hotmail.com

L'ARDENNAISE à Bütgenbach

17 & 18/10/2020



D

Dans la vie, il faut un minimum de chance. Ce week-end de l'Ardennaise, Jean-Pierre et Claire en auront eu beaucoup !

D'une part, le temps s'annonçait clément et d'autre part, entre la hausse des cas d'infection au Covid 19 la semaine précédente et la fermeture de l'horeca annoncée pour le lundi suivant, le créneau choisi pour l'organisation de la première et (probablement) unique balade MG de la saison avait diablement été bien choisi !

C'est ainsi qu'une vingtaine d'équipages se retrouvaient le samedi midi sur le parking de la station essence

d'Heverlee sur la E40 pour enfin prendre part à une sortie espérée depuis bien longtemps. Equipés de masques et de gel hydroalcoolique, bien entendu...

Au programme de cette matinée, un trajet de 160km vers Bütgenbach en passant par Hoegaarden, Hélécine,



Huy, Hamoir et Malmédy. Devant nous, le chapelet de petites MG s'égrainait le long des routes pittoresques de l'Ardenne et des cantons allemands avant de s'arrêter au château de Reinhardstein. Ce splendide château féodal situé au cœur des Cantons de l'Est et des Hautes Fagnes domine du haut de son rocher la Warche qui s'écoule ensuite paisiblement vers le lac de Butgenbach pour se déverser dans le lac de Robertville avant de contourner le château de Reinhardstein.

C'est en 1354 que Wenceslas de Luxembourg accorde à Renaud de Waimes l'autorisation de construire un château à cet endroit. Le château passe successivement aux mains des Zivelle, des Brandscheid puis des Nassau. En 1550, suite au mariage d'Anne de Nassau et de Guillaume de Metternich, Reinhardstein devient la propriété de cette importante famille rhénane jusqu'à la Révolution Française. En 1812, Le comte de Metternich vend la construction. Laissée à l'abandon, elle se dégrade fortement au fil du temps. En 1965, Jean Overloop, enseignant à Bruxelles et passionné d'histoire découvre le château en ruine presque par hasard et selon ses propres termes, ce fut le coup



Du haut de son rocher, le splendide château féodal de Reinhardstein domine la Warche

de foudre. Il ne lui fallut pas moins de dix-huit mois pour relever Reinhardstein. Les sentiers tortueux aux abords du château permirent à chacun de le découvrir dans son écrin de verdure aux magnifiques couleurs automnales.

Après cette plaisante visite, les équipages ralliaient l'un après l'autre le but de notre escapade, à savoir l'Hôtel du Lac à Bütgenbach. La soirée festive pouvait commencer et les participants se rassemblèrent par tables de 4 pour profiter d'un excellent repas. Soirée qui se termina fort tard pour certains; d'inopportuns problèmes de mémoire empêchèrent notamment une malheureuse de retrouver sa chambre, ayant oublié le numéro de celle-ci et l'obligeant à se rabattre, avec l'aide bienveillante du personnel de l'hôtel, sur une autre encore libre. Pour apprendre le lendemain que son compagnon, prévoyant, avait envoyé à notre distraite, avant de monter se coucher, un sms rappelant le numéro de la chambre! Sage mais inutile précaution...!

Le lendemain, une fois le (très) copieux déjeuner englouti et après avoir pris possession du pique-nique prévu par les organisateurs, on se retrouva sur le parking pour une nouvelle boucle. Mais d'abord il fallut régler les quelques problèmes de démarrage rencontrés par certains. J'avais pris des câbles pour ma TF, ayant eu tout récemment des





ennuis de batterie et d'alternateur mais c'est pour aider une pauvre A dans le besoin que j'allais les utiliser!

Premier arrêt prévu à un étonnant petit Musée à Baugnies. Afin de perpétuer le souvenir de la Bataille des Ardennes, le *Baugnez 44 Historical Museum* retrace les dernières grandes opérations et batailles qui se sont déroulées fin '44. A ce moment, la défaite des troupes allemandes est imminente. Mais contre toute attente, et à la surprise générale, Hitler lance le 16 décembre 1944 l'ensemble de ses troupes dans une contre-offensive appelée "Opération Wacht am Rhein", mieux connue chez nous sous le nom de *Bataille des Ardennes* (ou encore *Offensive Von Runsdædt*) qui laissera le souvenir de violents combats et des mas-



sacres perpétrés par les soldats de la 1^{ère} Panzer SS du Kampfgruppe dirigé par le lieutenant-colonel Peiper.

Du matériel authentique, des véhicules, des photos et des films d'époque imprégnés d'histoire et d'émotion plongent le visiteur au cœur même de la bataille. Ce ne sont pas moins de 15 scènes de la vie quotidienne des soldats de chaque camp qui sont reconstituées sous forme de grands diaporamas équipés d'un système son et lumière qui nous projettent durant l'hiver 1944. On y découvre ainsi, accompagné d'un audio guide multilingue, une collection exceptionnelle, dont plusieurs pièces uniques au monde permettant à chacun de revivre l'histoire et de comprendre encore mieux cette bataille décisive de la guerre 40-45.



Une belle découverte!

On regagna ensuite les voitures pour reprendre la route en musardant au fil des paysages bucoliques de nos Ardennes avant un arrêt pique-nique fort agréable.

Le dernier tronçon devait conduire les équipages à Suarlée à la brasserie *Le Félicien*. Ce cadre original dédié à



Félicien Rops accueillit les participants dans un environnement à la fois industriel et chaleureux pour déguster le verre de l'amitié et d'agréables coupe-faim.



On apprend quelques jours plus tard que le confinement devait sonner le glas de la seconde et dernière balade de l'année prévue à la côte belge par notre ami Armand... Ce n'est que partie remise !

Rendez-vous en 2021...?

Texte: Georges
Photos: Armand,
Jean-Pierre, José, Georges



SL Garnissage

Restauration d'ancêtres, intérieurs complets,
tuning, ameublement

Réparations de selles de motos, de sièges,
banquettes de voitures, avions, bateaux, camions,...

Cuir et tout autre matériau

Et aussi :

Broderies et impressions sur cuirs et tissus,
plaques rallyes, autocollants, écussons, flocage
et flex-paint sur vêtements, médailles, coupes...

Devis sur demande

www.slgarnissage.be - info@slgarnissage.be

04 | 247 47 17 - 0479 | 77 98 30

Rue du Parc 14 Zoning Industriel à 4432 Alleur

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (EXCEPTIONNELLE) 2021

Crise sanitaire oblige, pour la première fois depuis la création du BMGOC en 2004, l'Assemblée générale annuelle de janvier suivie du traditionnel repas de Nouvel An ont dû être annulés...

L Le Covid 19 aura eu raison de notre traditionnelle Assemblée générale et du repas de Nouvel An habituellement organisés en début d'année dans le cadre de la brasserie du musée Autoworld. La possibilité de l'organiser avant fin avril (comme spécifié dans nos statuts), bien que peu probable, n'est pas écartée et nous vous tiendrons au courant, le cas échéant, en temps utile. Mais, étant toujours dans l'incertitude de sa mise sur pied, nous avons décidé d'aborder brièvement, par le biais de votre revue, les points essentiels à retenir.

Accueil (MMP)

Le Comité vous souhaite à tous – plus nombreux que jamais, sans doute – la bienvenue à cette exceptionnelle

Assemblée Générale virtuelle que nous vous présentons, en accord avec nos Statuts, "endéans les quatre mois qui suivent la fin de l'exercice".

Réunions du Comité (GD)

Depuis celle de la photo sur la pelouse du 'Nero' (voir Overdrive #56), les réunions du Comité ont eu lieu en mode virtuel. Chaque membre à la maison devant son écran. La rubrique *From the Committee* vous a tenu au courant des points discutés et, depuis lors, s'y sont ajoutés un certain nombre de nouveaux que nous détaillons ci-dessous.

Bilan financier (JPD)

Le bilan de l'exercice 2020 a été clôturé avec un montant disponible de 2287€. Les différents acomptes s'élèvent à 25840€.

Points de Fidélité (JPD)

Étant donné qu'en 2020 une seule balade a pu être organisée en raison de la pandémie, tous les points acquis en 2019 ont été reportés en 2021 (seuls les points utilisés lors de l'Ardennaise ont été déduits). Voir tableau: page 31

Evolution du nombre de membres (GD)

Nous avons terminé l'année 2020 avec un total de 158 membres, ce qui est tout à fait appréciable dans les circonstances actuelles! A la date du 18 février 2021, les inscriptions avaient atteint 117, ce qui représentait déjà 74% du total de l'année passée. Graphique: page 29

Répartition nationale des membres (GD)

ALGEMENE VERGADERING (UITZONDERLIJK) 2021

Gezondheids crisis verplicht, voor het eerst sinds de oprichting van BMGOC in 2004, de jaarlijkse algemene vergadering in januari gevolgd door de traditionele nieuwjaarsmaaltijd moest worden geannuleerd...

D De Covid 19 kreeg de overhand van onze traditionele Algemene Vergadering en de nieuwjaarsmaaltijd die gewoonlijk aan het begin van het jaar werd georganiseerd als onderdeel van de museum-brouwerij Autoworld. De mogelijkheid om het voor eind april te organiseren (zoals gespecificeerd in onze statuten), hoewel onwaarschijnlijk, is niet uitgesloten en we zullen u, indien nodig, te zijner tijd op de hoogte houden.

Maar, nog steeds in de onzekerheid over de implementatie ervan, hebben we besloten om, door middel van uw evaluatie, kort in te gaan op de essentiële punten te onthouden.

Ontvangst (MMP)

Het bestuur wenst u allen - ongetwijfeld talrijker dan ooit - welkom op deze uitzonderlijke virtuele Algemene Vergadering die we u, in overeenstemming met onze statuten, "binnen vier maanden na het einde van het boekjaar" aanbieden.

Bestuur vergaderingen (GD)

Sinds die van de foto op het gazon van de 'Nero' (zie Overdrive nummer 56), zijn de bestuur vergaderingen virtueel gehouden. Elk lid thuis voor zijn scherm. De rubriek *From the Committee* heeft u op de hoogte gehouden van de besproken punten en sindsdien zijn er een aantal nieuwe toegevoegd.

Financieel rapport (JPD)

De balans van het boekjaar 2020 is afgesloten met en beschikbaar bedrag van 2287€. De diverse voorschotten bedragen 25840€.

Getrouwheidspunten (JPD)

Uw punten die niet opgebruikt zijn, blijven geldig in 2021. De algemene lijst is te vinden in de OVD van maart. Zie tabel: blz 31

Evolutie van het aantal leden (GD)

We sloten het jaar 2020 af met in totaal 158 leden, wat best merkbaar is onder de huidige omstandigheden! Op 18 februari waren er 117 aanmeldingen, wat al 74% van het totaal van vorig jaar vertegenwoordigde.

Peu d'évolution par rapport aux années précédentes; on constate toujours une majorité de membres autour de Bruxelles, dans un triangle formé par les villes de Malines, Mons et Namur. Carte: page 29

Overdrive (GD)

Un nouvel appel est fait aux membres afin de rédiger des articles pour les rubriques *My MG & Me* et *Nos membres nous lisent*. Vos contributions sont les bienvenues! A envoyer à info@bmgoc.be.

Site web (JGA)

Notre site a rencontré quelques problèmes dûs à différents facteurs tels que version dépassée, soucis avec la base de données qui tourne sur une ancienne version, etc. Nous sommes en train de migrer le site vers une nouvelle version de la plateforme ainsi que vers un nouvel hébergeur qui nous propose un meilleur panel de services.

Regalia (YR)

Compte tenu des conditions sanitaires, les ventes n'ont pas été très fructueuses. Aussi cette année encore, le stock d'objets du club m'accompagnera lors de nos différentes activités; j'espère que vous lui ferez bon accueil!

Pour ce qui est des nouveautés, on pourrait envisager l'acquisition de vestes de club ou de body-warmers. D'autant que l'un de nos nouveaux sponsors, SL Garnissage, s'occupe de broderie sur vêtement. Les membres intéressés peuvent me contacter par mail pour me confirmer leur intérêt.

Trombinoscope (YR)

Le Trombinoscope se stabilise à ± 80 membres inscrits soit environ 50 % de nos membres et nous nous en réjouissons. Comme vous le savez, il se trouve dans la partie du site uniquement accessible aux membres. Comme le veut la loi, vous pouvez à tout moment modifier ou faire retirer votre photo du trombinoscope. En outre, je procéderai bientôt à la suppression des photos de toutes les personnes qui n'auront pas renouvelé leur carte de membre. Ceux qui le désirent peuvent m'envoyer la photo de leur MG ainsi qu'une photo d'eux et de leur conjoint.

Sponsors (YR)

Certains de nos sponsors ont été contraints de nous quitter (voir le MDP) mais, par contre, il y a de bonnes nouvelles aussi. Responsable des relations avec nos sponsors et persistant sur notre critère d'exclusivité en relation avec l'automobile, j'ai pris des contacts dans ce secteur. C'est ainsi que nous pouvons accueillir et souhaiter la bienvenue à un établissement Wallon spécialisé dans le monde des entretiens, des réparations et des restaurations des 'classics' à Bierwart (entre Namur et Liège): **SLG Classic Cars**. Je vous invite à visiter le site convainquant que Luc Slegers nous propose sur Internet.

Ensuite, pour tous les travaux de réfection et de restauration – que ce soit en voiture, en bateau ou au mobilier de salon - vous pouvez dorénavant vous adresser prioritairement à **SL Garnissage** qui rejoint nos rangs depuis Allour. Une visite au site s'impose.

Zie grafiek: blz 29

Nationale verdeling van leden (GD)

Weinig verandering ten opzichte van voorgaande jaren; we zien nog steeds een meerderheid van de leden rond Brussel, in een driehoek gevormd door de steden Mechelen, Bergen en Namen. Kaart: blz 29

Overdrive (GD)

Aangevraagde items voor *My MG & Me* en *Onze leden lezen ons*. Te sturen naar info@bmgoc.be.

Website (JGA)

Onze site heeft enkele problemen ondervonden vanwege verschillende factoren, zoals een verouderde versie, problemen met de database die op een oude versie draait, enz. We zijn bezig met het migreren van de site naar een nieuwe versie van het platform en naar een nieuwe host die ons een beter dienstenaanbod biedt.

Regalia (YR)

Gezien de hygiënische omstandigheden was de verkoop niet erg succesvol. Ook dit jaar zal de voorraad objecten van de club mij vergezellen tijdens onze verschillende activiteiten; ik hoop dat je het een warm welkom geeft!

Qua nieuwigheden zouden we kunnen overwegen om clubjassen of bodywarmers aan te schaffen. Vooral omdat een van onze nieuwe sponsors, SL Garnissage, zich bezighoudt met borduren op kleding. Geïnteresseerde leden kunnen per e-mail

contact met mij opnemen om hun interesse te bevestigen.

Trombinoscoop (YR)

De Trombinoscoop is gestabiliseerd op ± 80 geregistreerde leden, of ongeveer 50% van onze leden, en we zijn verheugd. Zoals u weet, bevindt het zich in het gedeelte van de site dat alleen toegankelijk is voor leden. Zoals wettelijk vereist, kunt u uw foto op elk moment wijzigen of laten verwijderen van de trombinoscoop. Daarnaast ga ik binnenkort over tot het verwijderen van de foto's van alle mensen die hun lidmaatschapskaart niet hebben verlengd. Degenen die dat willen, kunnen mij een foto van hun MG sturen, evenals een foto van henzelf en hun echtgenoot.

Sponsors (YR)

Sommige van onze sponsors hebben ons noodgedwongen moeten verlaten (zie CDM), maar aan de andere kant is er ook goed nieuws. Verantwoordelijk voor de relaties met onze sponsors en vasthoudend aan ons criterium van exclusiviteit met betrekking tot de automobiel, heb ik de contacten in deze sector voortgezet. Zo verwelkomen we in Bierwart (tussen Namen en Luik) een Waalse vestiging gespecialiseerd in de wereld van onderhoud, herstellingen en restauraties van 'klassiekers': **SLG Classic Cars**. Ik nodig u uit om de overtuigende site te bezoeken die Luc Slegers ons op internet aanbiedt.

Dan kunt u voor alle reparatie- en restauratiewerkzaamheden - of het nu per auto, boot of

Enfin, nous ont également rejoints, les **Ets Foulon**, bien connus à Bruxelles dans le domaine des instruments de bord de toutes époques et de toutes marques, que ce soit pour leur réparation, leur rénovation ou encore leur création.

Et nous sommes toujours reconnaissants au **Garage André** (Chaumont-Gistoux) et à **Al Kopie** (Grimbergen) qui continuent à nous apporter leur précieux soutien.

Agenda 2021 (JM)

Un programme pour l'année en cours avait évidemment été établi, les dates ayant été approuvées par les organisateurs. Le tableau des balades se présentait comme suit... et nous sommes toujours dans l'espoir que, pour commencer, le 'First One' puisse s'organiser, sans doute sous des conditions assez particulières en respect des normes qui seront d'application à ce moment-là. Quoi qu'il en soit, la séance d'expertise bisannuelle est maintenue et prévue le 20 mars!

| | | |
|-----------|----------------------|---------------|
| Mars | Expertise | Georges |
| Avril | First One | Yves |
| Mai | Vallée de la Semois | Caroline |
| Juin | Summer Tour Scotland | Michael (*) |
| Juillet | La Sûre | Tanguy |
| Août | La Chimacienne | André |
| Septembre | Spa Six Hours | Francorchamps |
| Octobre | L'Ardennaise | Jean-Pierre |
| Novembre | Flanders Tour | Armand |

woonkamermeubilair is - nu primair contact opnemen met **SL Garnissage**, die ons vanuit Alleur bij ons komt versterken. Een bezoek aan de site is essentieel.

Ten slotte hebben ook de **Ets Foulon** zich bij ons aangesloten, bekend in Brussel op het gebied van boordinstrumenten van alle tijdperken en alle merken, of het nu gaat om hun herstelling, renovatie of creatie.

En we zijn **Garage André** (Chaumont-Gistoux) en **Al Kopie** (Grimbergen) altijd dankbaar die ons hun kostbare steun blijven geven.

Agenda 2021 (JM)

Er was duidelijk een programma voor het lopende jaar opgesteld, de data waren goedgekeurd door de organisatoren. De tafel met wandelingen was als volgt... en we hopen nog steeds dat om te beginnen de 'First One' kan worden georganiseerd, dat is ongetwijfeld onder vrij specifieke voorwaarden met betrekking tot de normen die van toepassing zullen zijn op die tijd.

| | | |
|-----------|----------------------|---------------|
| Maart | Expertise | Georges |
| April | First One | Yves |
| Mei | Vallée de la Semois | Caroline |
| Juni | Summer Tour Scotland | Michael (*) |
| Juli | La Sûre | Tanguy |
| Augustus | La Chimacienne | André |
| September | Spa Six Hours | Francorchamps |
| October | L'Ardennaise | Jean-Pierre |
| November | Flanders Tour | Armand |

(*) *Il est déjà évident que les conditions pour un tel voyage en Écosse ne seront pas optimales cet été. Le STS2020 sera donc reporté une année de plus, mais nous avons l'intention de le remplacer par un autre événement (à préciser).*

FBVA → BEHVA (MMP)

Vous avez certainement déjà pris connaissance des changements à la Fédération par le biais de l'OVD #56 et du *Retro Classic News*. Le 'Mot du Président' de ce numéro vous en a également touché un mot.

FIVA (MMP)

La Fédération Internationale de Véhicules Anciens (FIVA) a lancé une enquête mondiale concernant les amateurs de voitures anciennes et leurs véhicules. Jean-Pierre et José y ont tous deux répondu pour le BMGOC. Nous attendons d'en connaître les résultats qui devraient nous parvenir prochainement de la part de la BEHVA. Nous ne manquerons pas de vous tenir informé sur le sujet.

RGPD (MMP)

Le Règlement Général sur la Protection des Données figure au site du Club et vous êtes priés de lire la Charte que nous avons éditée à votre intention.

Members' Evenings (MMP)

Toute forme de réunion étant toujours interdite par les mesures exceptionnelles introduites pour combattre la propagation du virus Covid-19 et notre Club

(*) *Het is al duidelijk dat de omstandigheden voor zo'n reis naar Schotland deze zomer niet optimaal zullen zijn. STS2020 wordt daarom nog een jaar uitgesteld, maar we zijn van plan het te vervangen door een ander evenement (nader te specificeren).*

BFOV → BEHVA (MMP)

U hebt de wijzigingen in de Federatie zeker al gelezen via *Overdrive #56* en het 'Retro Classic News'. Het 'Woord van de president' heeft u in deze uitgave over het onderwerp geraakt.

FIVA (MMP)

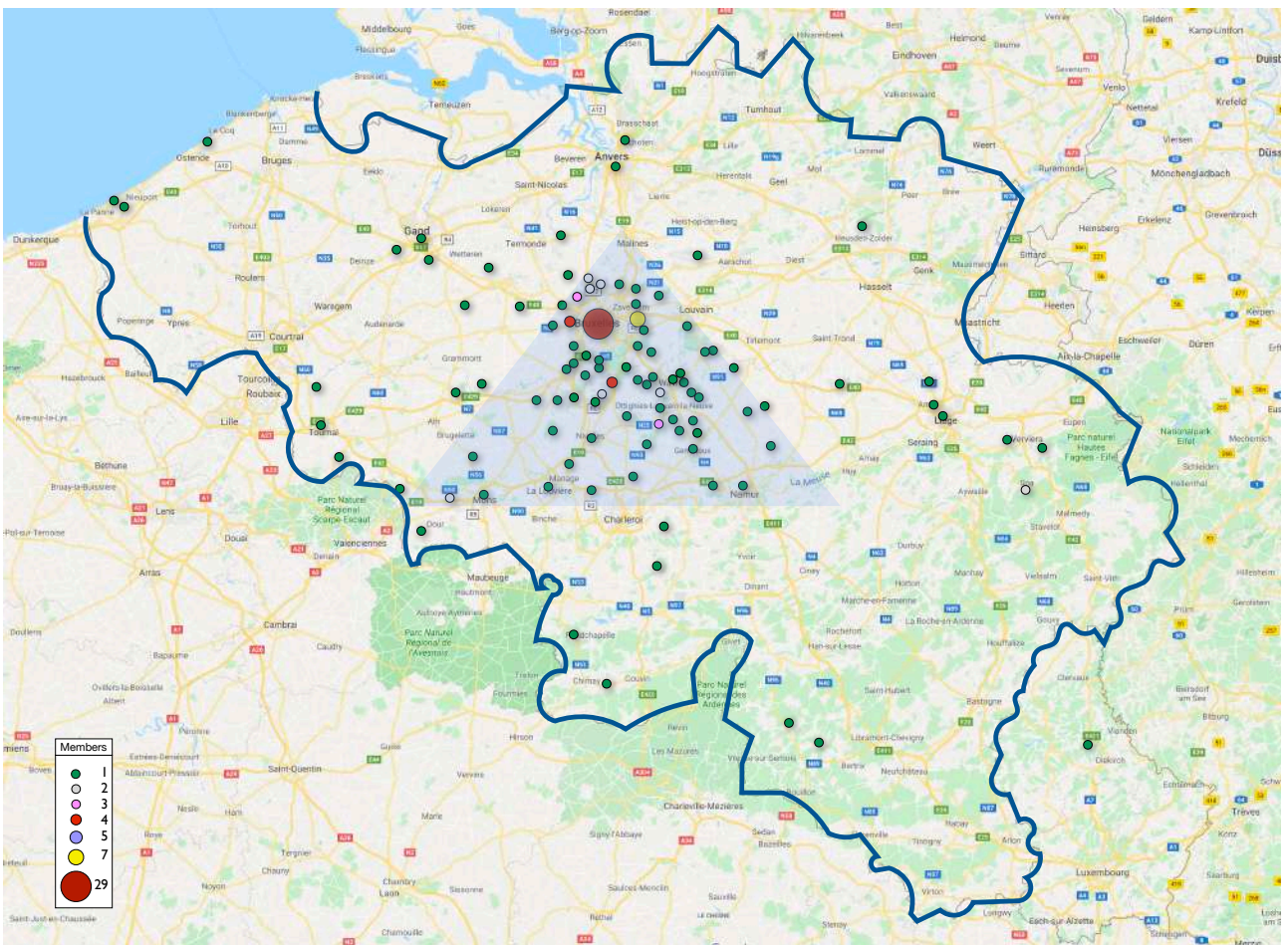
Jean-Pierre en José hebben allebei gereageerd op de enquête georganiseerd door de Internationale Federatie van Oude Voertuigen (FIVA) en we wachten op de resultaten die ons binnenkort van de BEHVA zouden moeten bereiken. We zullen u zeker op de hoogte houden over het onderwerp.

GDPR (MMP)

De Algemene Verordening Gegevensbescherming is te vinden op de Club-website en u wordt verzocht het Charter te lezen dat we voor hen hebben gepubliceerd.

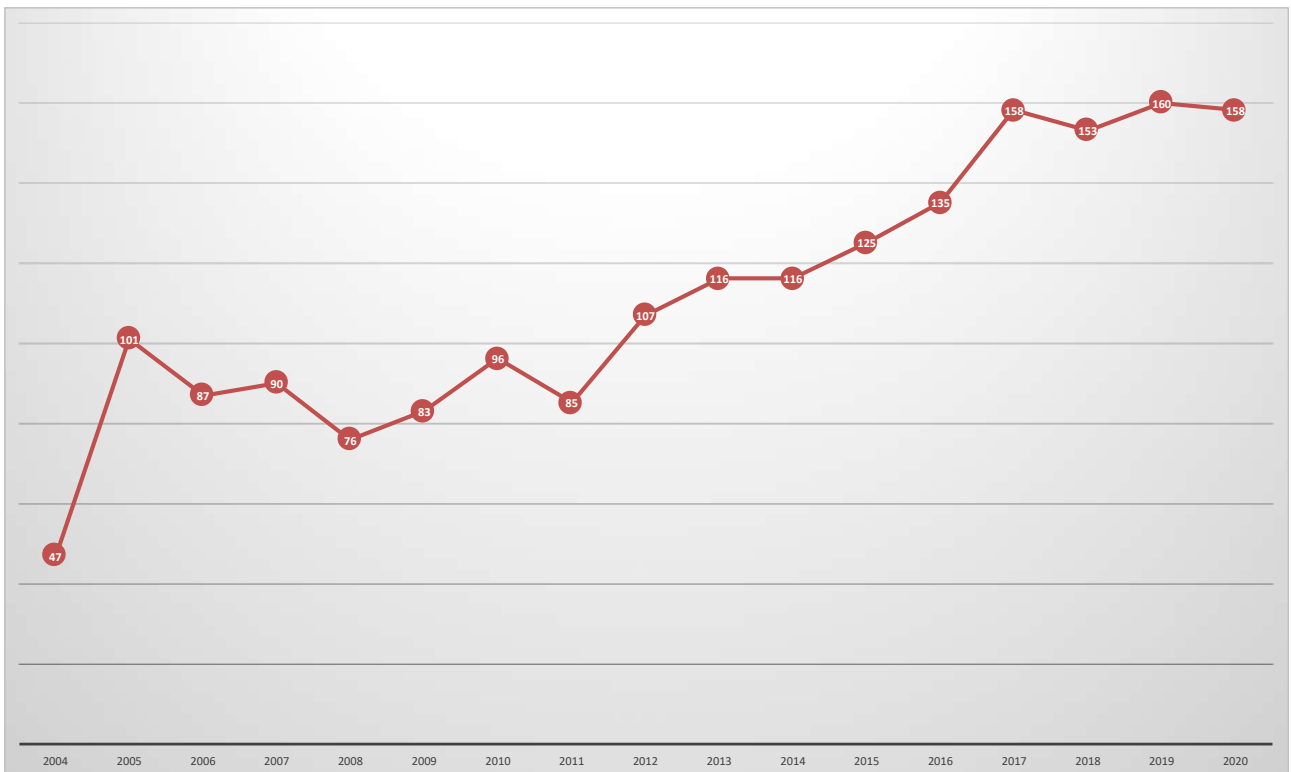
Members' Evenings (MMP)

Elke vorm van ontmoeting is nog steeds verboden door de uitzonderlijke maatregelen die werden genomen om de verspreiding van het Covid-19-virus



Répartition géographique des membres du BMGOC en 2020

Geografische spreiding van de leden van de BMGOC in 2020



Evolution membres de 2004 à 2020

Evolutie van het aantal leden van 2004 tot 2020

House, le 'Nero' à Hoeilaart, étant toujours fermé, ces soirées sont donc reportées jusqu'à nouvel ordre. Dès que les contraintes seront levées et dans l'espoir que Jan et Laurent refassent surface après la crise, nous vous en avertirons ... et ce sera le moment de faire la fête des retrouvailles.

Séance d'expertise (GD)

Comme tous les deux ans, nous organisons une nouvelle séance d'expertise chez XP Racing en ce mois de mars. Un mail d'invitation a été envoyé en ce sens.

Nouveautés MG (GD)

Vous avez pu lire en page 6 de ce numéro, l'arrivée de nouveaux modèles MG, à savoir, dans l'ordre chronologique, la MG EHS Plug-in Hybride (disponible dès à présent), pour la fin de l'année, la future petite citadine électrique MG3 EV et surtout, on l'espère, le

tegen te gaan en omdat ons Clubhuis, de 'Nero' in Hoeilaart, nog steeds gesloten is, worden deze avonden tot nader order uitgesteld. Zodra de beperkingen zijn opgeheven en in de hoop dat Jan en Laurent na de crisis weer de kop opsteken, laten we het je weten ... en is het tijd om de reünie te vieren.

Expertisesessie (GD)

Zoals elke twee jaar organiseren we in maart een nieuwe expertisesessie bij XP Racing. Hiervoor is een uitnodigingsmail gestuurd.

Nieuws MG (GD)

U heeft op blz 6 van deze uitgave de komst van nieuwe MG-modellen gelezen, namelijk, in chronologische volgorde, de MG EHS Plug-in Hybrid (nu verkrijgbaar), voor het einde van het jaar de toekomstige kleine elektrische stadsauto MG3 EV en vooral, ho-

premier coupé électrique inspiré du concept E-Motion.

AOB (MMP)

Les membres du Club désireux de s'exprimer pourront le faire en adressant un courriel au membre du Comité dont les initiales figurent en marge du sujet abordé et dont les adresses figurent en page 56.

Le Comité

Michael Penning (MMP)
Jean-Pierre Doom (JPD)
Georges Duffaut (GD)
José Garcia Arenas (JGA)
Jacques Minguillon (JM)
Yves Rolin (YR)

pen we, de eerste elektrische coupé die is geïnspireerd op het E-Motion-concept.

AOB (MMP)

Clubleden die zich willen uiten, kunnen dit doen door een e-mail te sturen naar het bestuurslid wiens initialen in de marge van het besproken onderwerp staan. Zie adressen blz 56.

Het Bestuur

Vertaling: Jean-Pierre

Michael Penning (MMP)
Jean-Pierre Doom (JPD)
Georges Duffaut (GD)
José Garcia Arenas (JGA)
Jacques Minguillon (JM)
Yves Rolin (YR)

Rappel du fonctionnement des points de fidélité.

Chaque fois que vous (membre du BMGOC) participez à une balade organisée par le club, vous avez droit à 1 point (valeur 10€). A la fin de l'année, le comité comptabilise le total de balades auxquelles vous avez participé et vous attribue pour l'année suivante des bons d'une valeur de 10€ au prorata du nombre de points que vous avez récoltés durant l'année écoulée. Ces bons, vous pourrez les déduire à votre guise tout au long de l'année suivante, soit un par un (ce qui vous dispensera alors de payer l'inscription de la voiture), soit en regroupant plusieurs ou tous en une fois. Les bons non utilisés sont perdus!

Exemple: vous avez participé à 4 balades en 2020; vous aurez le droit de déduire 40€ (4x10€) en 2021.

En raison de la pandémie en 2020, une seule balade a pu être organisée. De ce fait, nous avons reporté pour 2021 tous les points acquis en 2019, décompte fait des points déduits avant l'Ardennaise (repris **en rouge** dans le tableau).

Herhaling over de werking van de getrouwheidspunten

Ieder keer dat u (lid van de BMGOC) deelneemt op een uitstap ingericht door de club, hebt u recht op 1 punt (waarde 10€). Op het einde van het jaar zal het bestuur uw punten opsommen en de lijst hiervan invoegen in ons blad OVD. Die bons kunt u het volgend jaar van uw deelnames aftrekken, zoals u het wenst in een keer of per rit zodat u de inschrijving van de wagen kunt afschrijven.

Voorbeeld: u hebt 4 deelnames in 2020, dan kunt u 40€ (4x10€) afschrijven in 2021.

Bons die niet opgenomen worden blijven in de kas.

In 2020 kon er maar één wandeling worden georganiseerd. Als gevolg daarvan hebben we voor 2021 alle punten geregistreerd in 2019, uitgesteld naar 2021, met uitzondering van de punten afgetrokken voor de Ardennen (genomen **in het rood** in de tabel).

Jean-Pierre

ARTICLES AUX COULEURS DU BELGIAN MG OWNERS CLUB

Le BMGOC vous propose toujours ses articles habituels! A commander dès maintenant par mail ou par téléphone à Yves, notre Monsieur Regalia, ou au départ de chaque balade.

yves.rolin@gmail.com ou 0475 72 40 00



DE BOETIEK VAN DE BMGOC

De BMGOC stelt altijd voor zijn artikels! Deze zijn nu al te bestellen per mail of telefoon via Yves of tijdens de volgende rit.

yves.rolin@gmail.com ofwel 0475 72 40 00

ARTICLES DISPONIBLES - BESCHIKBARE ARTIKELS



25€



18€



9€



3€



5

5€



6

20€



7

25€



8

6€

| | Stock status 15/02/2021 | Color | Brand | X L | L | M | S | Stock | Member Price |
|---|-----------------------------|-------|-------|--------|---|---|---|-------|--------------|
| 1 | Polo ladies' | Red | B & C | | 1 | | | 1 | 25 € |
| | Polo ladies' | White | B & C | | 2 | 1 | | 3 | 25 € |
| 2 | Cotton Cap | Sand | | | | | | 36 | 18 € |
| 3 | Badge cloth | | | | | | | 88 | 9 € |
| 4 | Sticker | | | | | | | 175 | 3 € |
| 5 | Beer mat plastic BMGOC | | | | | | | 2 | 5 € |
| 6 | Badge metallic BMGOC | | | | | | | 16 | 20 € |
| 7 | Umbrella | Green | | | | | | 7 | 25 € |
| 8 | Mug BMGOC - "Safety Fast !" | | | | | | | 22 | 6 € |

MG ON WEB #17

A

Aujourd'hui, je vous propose la 17^e rubrique du MG on Web.

Lors de discussions avec des amis concernant tel ou tel modèle MG, vous n'étiez pas toujours d'accord sur la forme, l'époque, éventuellement dans certains cas, la cylindrée de la voiture.

Le site que je vous propose aujourd'hui présente de nombreuses photos des différents modèles MG de la naissance aux presque derniers modèles de la marque.

Voici le site qui vous apportera les informations qui pourront vous intéresser :

<https://www.favcars.com/>

Choisissez dans la liste alphabétique la lettre "M" ensuite la marque de voiture préférée "MG".

Après cela la page vous propose MG Wallpapers avec tous les types de voitures de la marque.

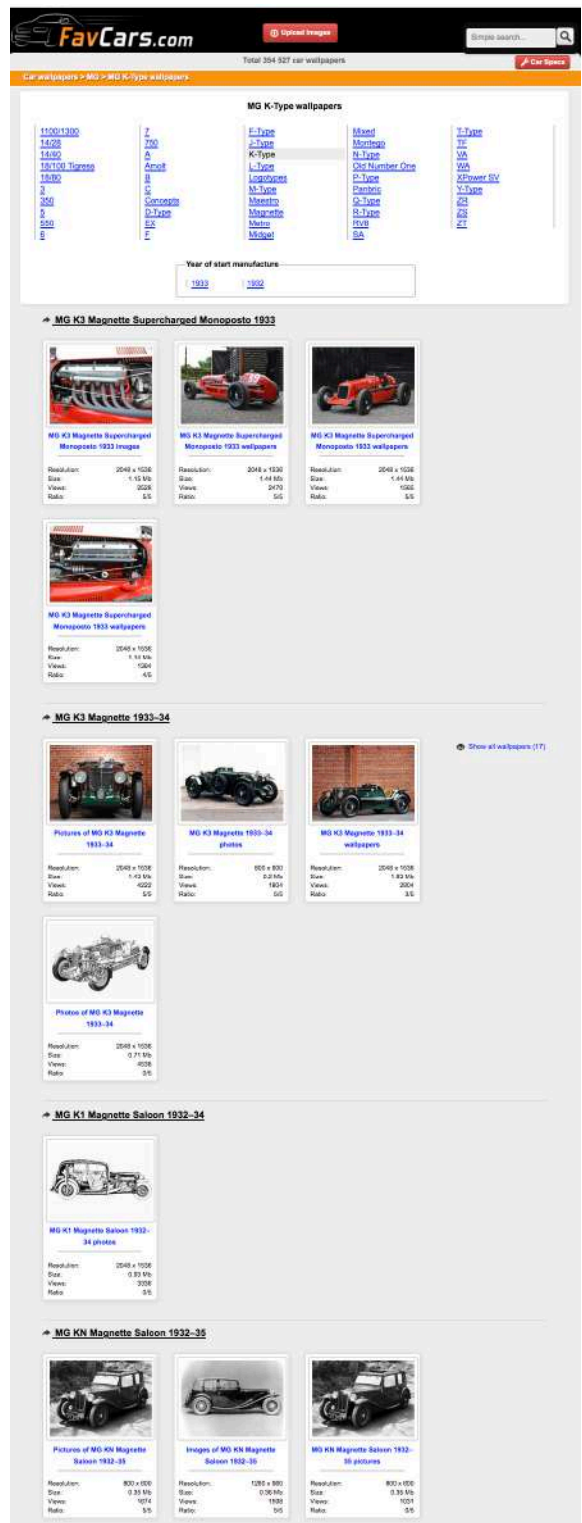
Choisissez par exemple le modèle "K-Type" qui vous proposera 2 années de construction et pour chaque année de construction, différentes photos des modèles.

Il vous est également loisible de télécharger les photos.

Le site est très simple d'utilisation et vous permettra de passer un bon moment de découverte.

Bon amusement à tous.

Yes



Garage André s.c.

Entretien et réparation véhicules avant 1975

*Spécialiste voitures anglaises (TR - MG - AH)
Réparation / Restauration (moteur - pont - boîte)*

Chaussée de Huy, 229 | 1325 Chaumont-Gistoux

Tél. : 010.68.87.69



E-mail : mfcompetition@skynet.be

Les Bons Trucs de TONTON LUDOVIC



En Angleterre, il y a deux saisons: La grande saison des petites pluies et la petite saison des grandes pluies. Mais alors, pourquoi nos bagnoles anglaises ne sont-elles pas construites comme des amphibies? Hein?



D'accord. Ici, c'est une Lotus esprit..

Mais voilà. Nos MG sont des MG et on les aime comme ça.

Bon. J'arrête de tergiverser:

En revenant de balade, trop heureux d'être rentré sans utiliser votre Europ Assistance, vous avez laissé votre voiture dehors en vous disant "je la rentrerai tout à l'heure".

Et depuis, il pleut...

Ce qui devait arriver arrive: le lendemain, votre amphibie ne démarre plus...

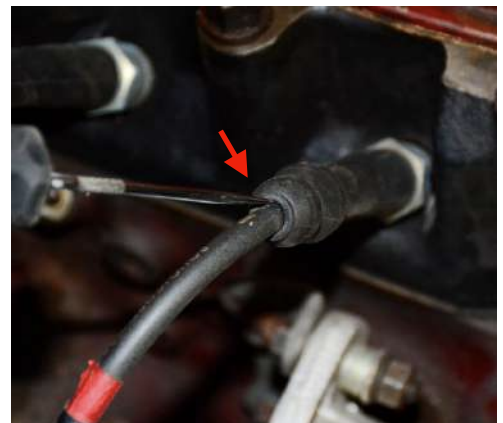
Vous soulevez votre capot et vous vous rendez compte qu'il y a eu de l'eau dans le compartiment moteur: les câbles haute tension sont bien humides.

Or, l'eau est conductrice d'électricité.

Si vous regardez bien, vous voyez que le câble HT (haute tension) rentre dans un cache en caoutchouc et que ce cache recouvre la bougie.



Sauf que vos câbles HT sont vieux et que le caoutchouc des câbles et du cache n'est plus assez élastique. Il y a donc un petit espace qui a permis à l'humidité de rentrer et, par conductivité, mettre le câble à la masse.



Il n'y a plus assez de tension que pour avoir une belle étincelle à la bougie et votre MG ne "prend" pas...

Trois options s'offrent à vous.

1°) Vous séchez vos câbles au sèche-cheveux et vous ne sortez votre voiture que quand il fait sec.



Mais avoir un capuchon étanche n'est pas toujours suffisant...

Sur certains câbles HT bas de gamme, le sertissage est folklorique...



2°) Vous décidez investir dans des câbles HT silicone (ils sont plus chers, mais ils gardent leur souplesse et donc l'étanchéité au capuchon de bougie)



Sur d'autres il est professionnel.



3°) Vous êtes amateur de motos de cross. Et sur ces motos, on place souvent des capuchons de bougie étanches de chez NGK. ou d'autres marques



Et tout ça a un prix et conditionnera votre choix. Voilà. Vous êtes ainsi libres de profiter de votre MG (ou pas).

En tout cas, sachez que, dans les nombreuses pièces et outils qui remplissent 65% du coffre de ma B, il y a un jeu de câbles haute tension en silicone (souvenir de ma Daimler 1978).

Bonne route à tous,

Si vous n'avez pas peur de perdre en originalité ou en authenticité et si vous préférez rouler que d'être tracté, rien ne vous empêche de remplacer vos cache-bougies par une version étanche.

Je vous montrerai comment on fait en 2026, au Néro, quand on sera déconfiné.

Ludo

LE SAVIEZ-VOUS?

Les docs du Doc

Quel lien entre l'AC Cobra, l'écurie Ecosse et MG...?

Il s'agit de John Tojeiro, surnommé affectueusement *Toj*, né au Portugal à Estoril le 3 décembre 1923 d'un père portugais et d'une mère anglaise, élevé en Angleterre, après le décès de son père, et décédé à Cambridge le 16 mars 2005.



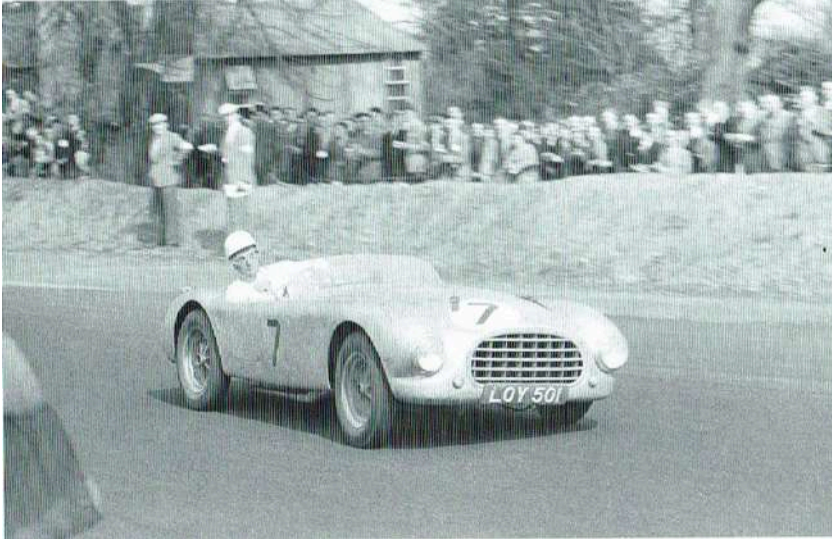
Durant la Seconde Guerre Mondiale, il exerça un poste d'ingénieur à l'Armée de l'Air anglaise et, dès la fin de celle-ci, fut surtout connu comme ingénieur châssis, produisant avec succès une longue lignée de bolides de compétition; il produisit et dessina notamment la Tojeiro-Bristol qui devint plus tard l'AC Ace et donc encore plus tard l'AC Cobra !

Par ailleurs, il collabora plusieurs années avec l'écurie Ecosse, aux côtés de Wilkie Wilkinson, notamment sur la magnifique Ecosse Tojeiro-Jaguar illustrée ci-dessous en compétition lors d'un pit stop.

Il a produit ses propres voitures mais aussi de nombreux châssis pour particuliers, comme par exemple la Tojeiro-MG de 1953 commissionnée par Lionel Leonard en remplacement de sa Cooper-MG; la voiture disposait d'un moteur XPAG (N° 6806A3) et carrossée par Gray and Rich à Hammersmith et ayant connu le succès dans les mains de L. Leonard et de Stirling Moss, qui l'a pilotée à une seule occasion.



Pit stop pour la Tojeiro-Jaguar de l'Ecurie Ecosse (John Tojeiro avec de lunettes est debout à gauche)



Stirling Moss en action au volant de la Tojeiro-MG en 1953

On perd la trace de cette voiture jusqu'en 1964 où on la surprend aux mains d'un ingénieur malais, Quah Tient-Niem, travaillant à Manchester, avant de retourner en Malaisie pour travailler pour *Singapore Airlines* durant 39 ans.

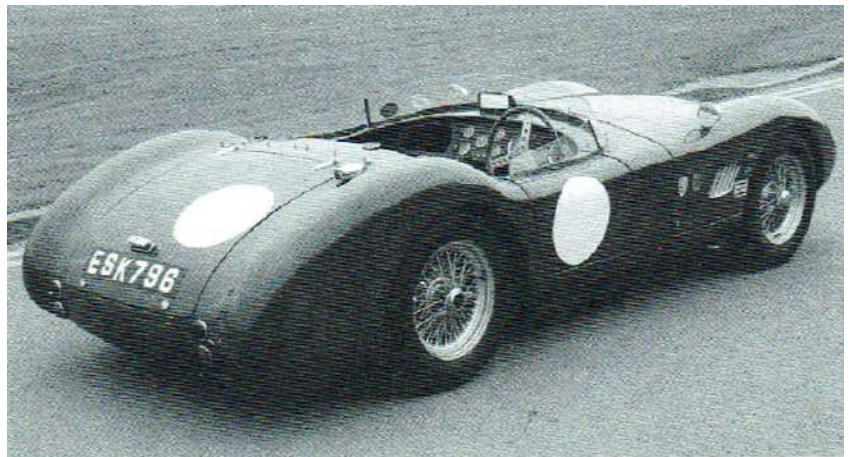
Il travailla avec tellement de clients qu'il avoua ne pas connaître lui-même le nombre exact de ses créations !

En 1954, une Tojeiro-MG, immatriculée GCF445, fut achetée par Eric Ridley, un marchand de charbon du Norfolk, adoptant un style Barчетta, et conduite par lu-même et par un jeune



Bill Smith vainqueur dans sa classe sur Tojeiro-MG à Wormingford en 1954

pilote Bill Smith, qui remporta une sympathique victoire lors d'un sprint à Wormingford, le 11 juillet 1954.



La superbe Tojeiro-MG de 1955, carrossée par Corsica

En 1955, une Tojeiro-MG, immatriculée ESK 766, fut carrossée par Corsica (carrossier installé Corsica Street à Londres dont il tire son nom! et qui travaillait aussi sur des Maserati, Bugatti ou encore Mercedes); le châssis portait le n° TAD1/55, soit le premier de 1955, le moteur étant d'origine MG; l'arrière de la voiture ressemblait à une Jaguar type C et

l'avant à ce qu'Aston Martin fera pour sa DBRI quelques années plus tard; la voiture n'eut aucun pedigree sportif, mais fut utilisée sur route par Charlie Stammer, le patron de Corsica, qui la garda jusqu'à sa mort; avouons que c'est une réalisation à couper le souffle, voire même une des plus belles carrosseries de cette époque !

Après les années '50, il eut du mal à survivre dans le milieu de la compétition car la concurrence était féroce,

notamment vis-à-vis d'un certain Colin Chapman, les moyens lui manquant toujours aussi considérablement !

André

**Source: Graham Gauld
John Tojeiro and his cars**

QUATRIEME PARTIE: L'EPOQUE MODERNE

X - Midget Mk I GAN2 (1962-1964)

Même si la taxe d'achat avait été augmentée en 1961, la Midget introduite en juin restait sous les 700£ environ, soit le prix d'une Austin A40, d'une Ford Anglia ou encore d'une Morris Minor à quatre portes. La seule vraie concurrence venait plutôt de l'Austin-Healey Sprite à 660£ ou de la Triumph Herald en Coupé (729£) ou en cabriolet (776£). La Turner A35 Sports était affichée à 839£; il n'y avait donc rien de mieux que la Midget / Sprite biplace décapotable!

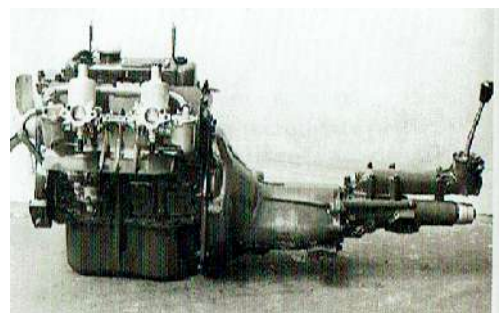
Les différences entre elles étaient purement cosmétiques. La MG avait des garnitures de roues fantaisie, une calandre plus jolie, des joncs chromés et le cachet supplémentaire du nom MG, bien que même cela puisse être matière à contestation. Les amateurs d'Austin-Healey pouvaient être farouchement fidèles envers leur marque et considérer la Midget comme étant une simple copie de leur voiture adorée et non conçue du tout à Abingdon.

VIERDE DEEL: HET MODERNE TIJDPERK

X - Midget Mk I GAN2 (1962-1964)

Even though Purchase Tax was increased in 1961, the Midget introduced in June remained at under £700 about the price of an Austin A40, Ford Anglia or Morris Minor four-door. The only real competition came from the Austin-Healey Sprite at £660 or the Triumph Herald Coupe £729, and Convertible £776. The Turner A35 Sports was £839; there was nothing remotely like the open two-seater Midget/ Sprite.

Differences between them were purely cosmetic. The MG had fancy wheel trim, a prettier grille, chrome strips, and the cachet of the MG



La première révision majeure survint au salon automobile d'Earls Court à Londres en octobre 1962 avec une sorte de Mark 1 1/2 lorsque la capacité du moteur BMC série A fut augmentée, alignant ainsi ses performances au niveau de la Riley 1.5 ou de l'Alfa Romeo Giulietta ti.

Ce qui n'en faisait toujours pas une voiture rapide en termes absolus, mais le nouveau moteur, les freins à disque et la boîte de vitesses avec synchromesh lui donnaient un joli coup de pouce à un moment où la voiture de sport traditionnelle était mise à mal par des petites berlines à traction avant comme la Mini-Cooper.

Source : MG Files (E. Dymock)
Traduction : Georges



name, although even that was open to dispute. Austin-Healey enthusiasts could be fiercely loyal and looked upon the Midget as essentially their car titivated as an MG and not engineered at Abingdon at all.

The first major revision came at the *Earls Court London Motor Show* in October 1962 with a sort of Mark 1 1/2 when the capacity of the BMC A-series engine was raised, putting the performance up to the level of the Riley 1.5 or Alfa Romeo Giulietta ti.

It was still not a fast car in absolute terms but the new engine, disc brakes, and gearbox with baulk-ring synchromesh gave it a lift at a time when the traditional sports car was being challenged by small front wheel drive saloons like the Mini-Cooper.

Source: MG Files (Eric Dymock)

1961 & 1971 ANNIVERSAIRES EN BREF !

1961

MARS 1961 - VICTOIRE A SEBRING

Les USA ont toujours été un marché important pour MG et dès lors que des courses y étaient organisées depuis les années '50, la marque à l'octogone se devait d'y être représentée. Le circuit de Sebring créé en 1950 était calqué sur le modèle du circuit du Mans et depuis le premier Sebring Grand Prix of Endurance en décembre 1950, MG participa régulièrement à cette importante course qui, en échange, devait rapporter une excellente publicité pour la marque.



En mars 1961, Abingdon prépara 2 coupés MGA 1600 pour Sebring et les confia aux mains des pilotes britanniques Peter Riley et Sir John Whitmore d'une part et des Américains Jim Parkinson et Jack Flaherty d'autre part. Les moteurs conçus pour les deux coupés étaient construits autour de blocs 1588cc spéciaux équipés de vilebrequins et de paliers empruntés aux moteurs 1622cc des MGA MKII. Destinés à rouler à l'essence

100 octane et secondé par une boîte de vitesses à rapports rapprochés ainsi qu'avec un rapport de pont de 4,3:1, les moteurs étaient réglés pour tenir les 12 heures de course à vitesse élevée constante.

S'il est évident que les petites MG ne pouvaient prétendre à la victoire finale, elle se classèrent malgré tout première et seconde de leur classe en devançant les Elva Couriers et Sunbeam Alpines.



**Source: Historical MG (MGOC)
Adaptation: Georges**

JUIN 1961 - DERNIERE DE LA SERIE: MGA Mk II

La MGA a déjà remporté un succès considérable, notamment aux Etats-Unis. Mais sa carrière arrive à son crépuscule et il est temps de réussir un dernier baroud d'honneur avant l'arrivée de la future MGB. Alors quoi de plus normal pour MG de donner plus de voix à la MGA avec un moteur réalésé à 1622 cm³ au lieu des 1588 cm³, et de lui apporter quelques retouches esthétiques...



Le succès de la MGA a été fulgurant. Malgré une motorisation à son lancement plutôt antique et discrète, cela n'a pas empêché la MGA d'avoir été commercialisée à plus de 90 000 exemplaires, dont 80% aux USA, alors très friands des petits roadsters anglais. Il faut reconnaître que le look du sémillant roadster anglais, sa renommée avec un engagement en compétition épisodique dont aux 24 Heures du Mans lui ont vite attiré la sympathie des consommateurs américains amateurs de voitures de sport. Dès lors, rien d'étonnant que la MGA soit devenue en son temps la voiture de sport la plus vendue aux USA. Mais le reproche qui a toujours été adressé à la MGA 1500 à ses débuts, et même à la MGA 1600 MkI, fut le manque de puissance du moteur. Alors il y eut bien la MGA 1600 Twin Cam et ses 108 ch SAE pour relever le défi. Certes, ses performances la faisaient pénétrer dans un autre cercle, mais malheureusement sa fiabilité précaire lui a donné une mauvaise image et seulement 2 111 exemplaires furent produits. Le succès fut si peu au rendez-vous avec la MGA 1600 Twin Cam que les 500 derniers châssis prévus furent même équipés de mécanique 1600 standard 80 ch SAE et furent commercialisés sous la dénomination MGA 1600 Deluxe. Alors c'est donc un 1622 cm³, toujours quatre cylindres en ligne avec bloc fonte culbuté, qui est monté sous le capot de la MGA 1600 Mk II. Ce moteur a été conçu en outre pour pouvoir équiper des berlines du groupe BMC, politique de groupe oblige ! Il développe 86 ch SAE (ou 91 selon le taux de compression) à 6 500 tr/mn et augmente les performances très légèrement à 163 km/h et 19,2 secondes pour le 400 mètres départ arrêté. Si les performances évoluent peu



comparées aux premières MGA 1600 MkI, c'est surtout en raison de l'augmentation très légère du poids de l'auto qui frise désormais la tonne. La présentation est différente avec nouveaux feux arrières, nouvelle calandre à barrettes verticales en retrait. Mais la carrière de la MGA 1600 MkII est de courte durée puisque si elle a été commercialisée en 1961, elle tire sa révérence en 1962 pour céder son trône à un autre roadster à succès de MG : la MGB.

Source: automobile-sportive.com

JUIN 1961 - MIDGET MARK I

La Midget de 1961 reprend à s'y méprendre l'aspect de la fameuse Austin Healey "Sprite" apparue dès 1958. Cette voiture occupait un créneau inexploité depuis la guerre : celui de la petite voiture de sport pour petit budget. Le succès fut considérable car toute une frange de jeunes conducteurs arrivaient sur le marché de la voiture de sport populaire, en un temps où la vitesse n'était pas limitée et où le plein emploi régnait. MG reprenait la balle au bond et fabriquait pour son compte un modèle identique à la Sprite II.



C'était un roadster à glaces amovibles strictement à deux places. Le pilote bien calé dans son siège baquet, sa main tombait directement sur le petit levier de vitesse en prise directe sur la boîte de vitesses, dont la première n'était toujours pas synchronisée. L'instrumentation limitée à quatre compteurs ronds était suffisante pour tirer le meilleur profit du petit quatre cylindres hérité des Austin, mais nourri par deux inévitables carburateurs SU. La direction était à crémaillère et donnait une précision parfaite, puisqu'un seul tour de volant était suffisant pour braquer totalement les roues. Tous ces petits détails prouvaient que la Midget était à vocation sportive. C'était un véhicule léger (moins de 800 kg), maniable,

freinant bien. Elle était capable d'un 140 chrono dans une tenue de route déconcertante, du moins sur un bon revêtement, car si la suspension avant était à roues indépendantes, l'essieu arrière était rigide, maintenu de la façon la plus classique par des ressorts à lames et deux amortisseurs à bras (pour une question de prix de revient).



Source: Guide MG (P. Millereau)
Adaptation: Georges

1971



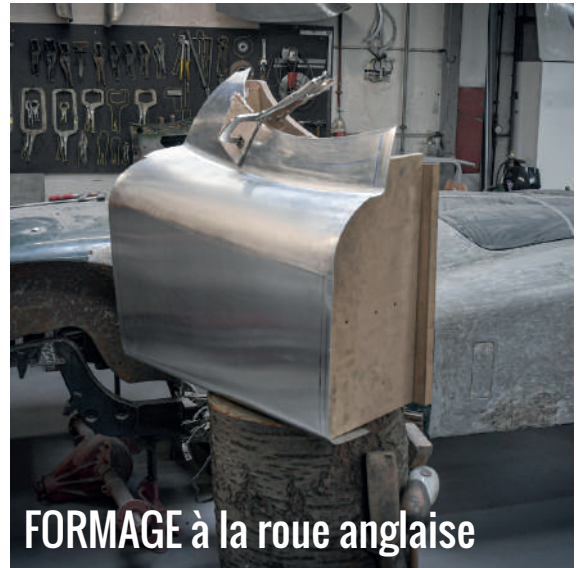
La 250,000^e MGB sort de chaînes en mai 1971; c'est une BGT orange aux spécifications US. Elle sera livrée à un habitant de l'Alabama qui avait participé à une tombola dont il avait remporté le premier prix!

Le même mois, Syd Enever se retire et est remplacé par Roy Brocklehurst comme ingénieur en chef à Abingdon. Brocklehurst aura travaillé pendant 26 ans chez le constructeur à l'octogone, sur les modèles TD, MGA, MGB, MGC et MGB GT V8.

Georges
Source: MG Files (E. Dymock)



Qualité - Soins - Durabilité



FORMAGE à la roue anglaise

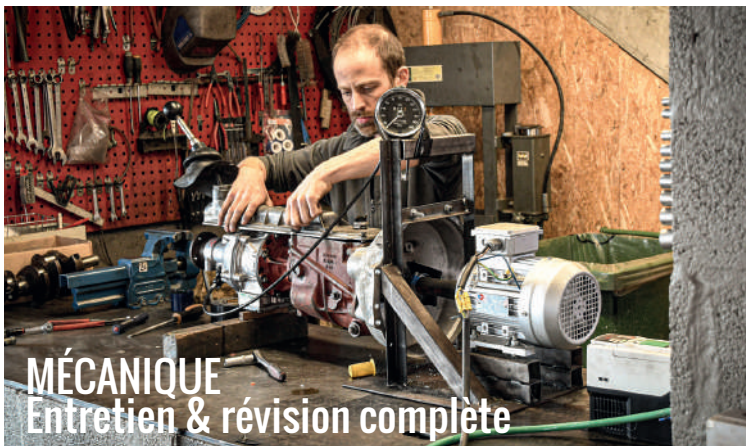


RESTAURATIONS
totales ou partielles

Équipe familiale
8 personnes
2 implantations
Plus de 30ans d'expérience
+ de 3000 abonnés sur les réseaux sociaux



TÔLERIE de précision



MÉCANIQUE
Entretien & révision complète



PEINTURE

YouTube



www.slgcars.be



Mécanique:

Rue de Hannut 1
5380 Bierwart

081 24 11 81
0498 78 22 58



Carrosserie:

Grand route 2
5380 Hingeon

081 30 68 08
0485 944 715



Luc, Maxime, Tristan Slegers

MG STORIES (2)

P

Portes ouvertes !

Parmi les savoureux souvenirs développés par les nombreux acteurs qui ont défilé sur la scène de cette marque atypique, Brian Wood y raconte qu'au cours des années 1963 à 1965 il était impliqué dans le monde des rallyes et se souvient avoir participé à un événement international en Belgique à bord d'une Riley 1.5litre préparée par le département *Special Tuning* (qui avait été relocalisé dans l'enceinte de l'usine de Abingdon). En 1965, l'usine MG – par l'intermédiaire du *BMC Competitions Department* – lui a mis à disposition une B Roadster – décapotable donc – qui avait bénéficié du 'tuning' approprié. Au cours d'une étape spéciale dans les Ardennes, il pilotait cette voiture à pleine vitesse dans une descente quand le navigateur a annoncé l'approche d'un passage à niveau. Ceci impliquait que la route reprenait sa surface horizontale pendant quatre mètres environ. La voiture s'approchait de cette dénivellation à plus ou moins 96 kms/heure. Le navigateur a crié "Level crossing ahead !"… mais son appel n'a pas bien été enregistré chez le pilote qui n'a pas freiné à l'approche du passage ferroviaire. La voiture a tapé sur l'angle du revêtement et la voiture a décollé d'un mètre et demi... et la distance avant d'atterrir aura été plus longue encore. Atterrissant avec un grand 'boum', les deux portières et le coffre se sont ouverts simultanément. Brian s'est alors rangé de côté pour

s'immobiliser et fermer les portes et le coffre. Il a ensuite poursuivi sa route et ainsi terminé le rallye avec succès. L'équipage a conclu que cette expérience prouvait la rigidité et la qualité de montage de cette MGB, qu'elle puisse supporter une telle punition sans le moindre signe de dommage.

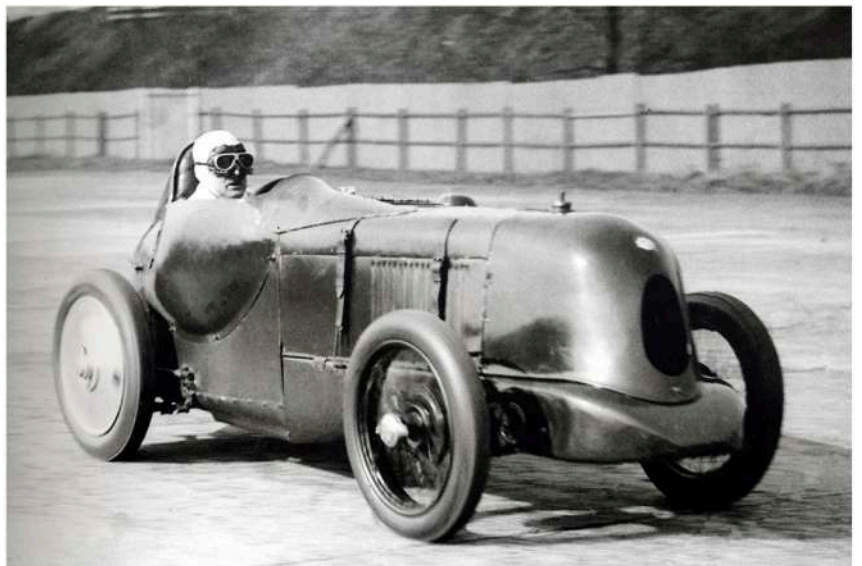
Bob Scott

C'est l'histoire d'un ouvrier dans une usine de machines-outils à Newcastle qui perd son emploi pendant une crise économique. Au moment où il va chercher son billet de chômage, il aperçoit une petite annonce proclamant la disponibilité d'engagements dans une petite ville lointaine appelée Abingdon. Il a sauté sur son vélo et a pédalé à travers l'Angleterre – bien plus que 500 kilomètres – vers ce patelin au bord de la Tamise. Des travailleurs qualifiés y étaient rares et peu d'ouvriers étaient disposés à parcourir les treize kilomètres depuis Oxford, car des boulots similaires leur étaient proposés dans les

environs immédiats. Le super-cycliste s'est alors rapidement hissé en qualité d'excellent mécanicien dans la branche d'écurie de course automobile. Et c'est ainsi qu'il a eu l'opportunité d'accompagner un riche pilote Français avec sa MG R-type aux *24 Heures du Mans*. Au cours des essais, la voiture a eu plusieurs ratés à l'allumage. Scott y a travaillé toute la nuit pour identifier le défaut... qu'il a réussi à déceler... et le Français a remporté la course!

Le début et la fin du EX120

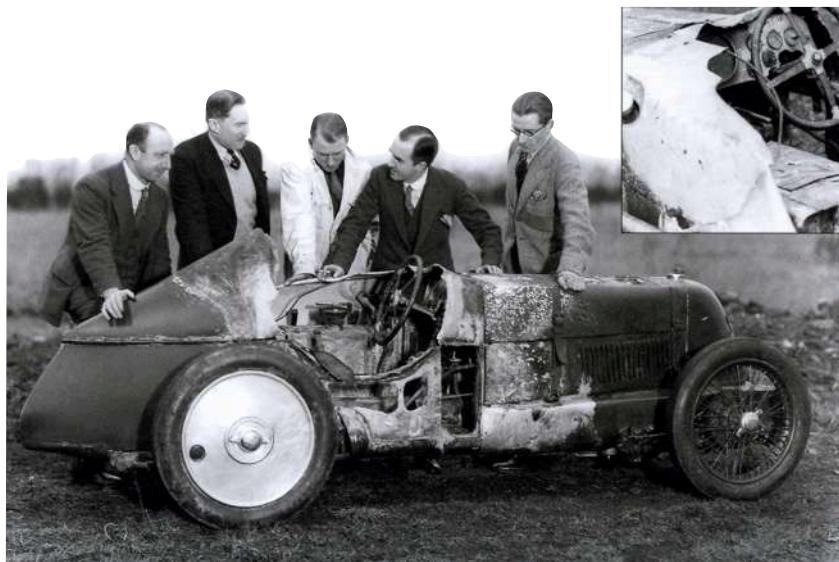
Captain George Eyston (1897-1979), un pilote renommé, voulait battre un record dans la classe des 750cc. Il avait appris que la marque MG avait des objectifs similaires et, après un entretien avec Kimber, la EX120 a été réalisée à son intention. Sur le circuit de Monthléry, à 24 kilomètres au sud de Paris, Eyston avait même remporté quatre records en 1931. Il atteignait alors des vitesses jusqu'à 166 kms/heure, ce qui à l'époque était déjà une fameuse pres-



tation. Ces réalisations ont d'ailleurs été dignement célébrés à Abingdon. Des noms retentissants figuraient sur la liste des invités et, accueillis avec enthousiasme, ils étaient étonnés de voir ce rassemblement de centaines de personnes. Bien que les résultats obtenus aient été impressionnants, cette excitation paraissait quand même quelque peu exagérée. La clé du mystère : un pilote de l'usine Austin, qui n'était même pas à la fête, portait le nom de Chaplin. Et, comme cela pourrait tout aussi bien se passer de nos jours, une rumeur avait fait le tour (mais pas encore sur Facebook) que Charlie Chaplin serait présent en personne !

Et puis il y a encore l'histoire qui a certainement été racontée des milliers de fois. Encore une ne fera pas tort... afin que vous en ayez aussi du plaisir.

MG a continué à développer ses voitures de sport et, quand un nouveau modèle est apparu, le EX127, Eyston a décidé de retourner au circuit de Montlhéry avec sa fameuse EX120 pour parcourir encore une fois les 160 kilomètres en une heure. Jackson et Marney, deux mécaniciens de la troupe à Kimber l'ont accompagné. Il se fait qu'à cause de la conception particulière du circuit, les sons produits étaient clairement audibles et ainsi, tout au long de sa route, on entendait 'chanter' la EX120 ! Après environ 58 minutes – presque au terme de la prise de temps – les deux mécanos ont remarqué que la tonalité de la voiture avait changé. Si prêt de l'objectif ! Ils étaient évidemment très inquiets, mais la voiture est repassée et tout paraissait en ordre. Juste après, Eyston, pour une raison inconnue, a dépassé l'arrivée et est reparti effectuer un tour su-



perflu supplémentaire. Les deux hommes, perplexes, pensaient qu'il se serait rendu compte de son erreur et se concentraient dans la direction d'où leur pilote devait émerger, roulant lentement et décontracté. Il soufflait un vent assez fort et voilà qu'il leur a fallu quelques secondes pour se rendre compte qu'on n'entendait plus aucun bruit de moteur. Jackson et Marney ont alors sauté à bord de leur voiture pour contourner le circuit et constater ce qui était advenu. Sortant d'un virage, ils ont soudainement aperçu – leur cœur sur le moment cessant de battre – en bordure de piste... la voiture enveloppée d'une légère fumée d'incendie, le nez dans le sable.

Eyston était un solide gaillard et la voiture conçue pour accommoder son gabarit. Tout juste. Quand il y était installé, il n'y avait pour lui pas de marge de manœuvre. Jackson et Marney avaient l'habitude de le fourrer dans l'habitacle et de l'en extraire. Seul il n'était pas capable de s'installer. Ils ont couru vers la voiture, arraché avec force le carénage ce qui permettrait d'extraire le pilote de son siège... pour constater subitement que la voiture était vide ! Pas de Eyston dans le siège ! Aucune trace de Eyston autour de l'auto ! Rien... nulle part. Les pompiers sont arrivés pour

éteindre le feu, mais toujours pas de signe du pilote. La barrière de sécurité était intacte et le virage trop raide pour qu'on puisse y grimper et si Eyston avait été éjecté, il aurait certainement roulé en bas de la piste. Leur héros s'était tout simplement volatilisé. Incroyable !

Que s'était-il donc passé ? Au moment où Eyston terminait son dernier tour de piste en passant devant le chronomètre, il avait aperçu des flammes à ses pieds. Tout de suite, il avait compris le changement de tonalité du moteur. La constante accélération à plein gaz avait chauffé le moteur à un tel point que l'huile dans le carter a pris feu. La vue de l'incendie a directement libéré chez lui des forces inimaginables et il a réussi à s'extirper de son siège. Assis sur le dossier, il était encore capable de diriger la voiture en perte de vitesse avec ses pieds. Il a ajusté le volant pour atteindre l'intérieur du virage en estimant ses chances - sachant qu'il n'avait pas beaucoup de temps - et s'est laissé éjecter de la voiture. Tomber comme ça à 95 kms/heure, il l'avait appris à cheval à la chasse et s'est ainsi qu'il s'en est tiré relativement doucement.

Mais comment cela se fait-il que Jackson et Marney ne l'on pas trouvé à côté de sa voiture ? Le circuit n'était pas réservé aux tentatives de pilotes voulant

battre des records de vitesse ou d'endurance, il y avait donc d'autres voitures sur la piste. Pour la plupart des fabricants Français qui se servaient du circuit comme piste d'essai. Et c'est ainsi que, quelques secondes après que Eyston avait quitté son bolide, un pilote Français s'en est trouvé à proximité. Apercevant l'homme à terre, il a arrêté brusquement sa Citroën en invitant Eyston à prendre place à l'arrière... pour le conduire à toute vitesse à la clinique de Montlhéry.

A peine imaginable les minutes qu'ont vécus les deux mécaniciens à la vue de la fin de vie de la EX120, étonnement et heureusement pas celle du pilote Eyston !

Des anecdotes en provenance de l'usine

Comme on l'a déjà mentionné, Kimber prêtait beaucoup d'importance à la propreté. C'est ainsi que chaque ouvrier devait se présenter au travail le lundi matin en *overall* impeccable. Le responsable de la chaufferie se chargeait de l'entretien vestimentaire en étalant les overalls par terre et les traitant avec une large brosse et de l'eau ammoniacale. Ce processus coûtait aux hommes 3 pence de leur salaire hebdomadaire.

Un certain temps après que le nombre de modifications appliquées aux trains avant fournis par Morris venait à augmenter, MG a commencé à commander les composants - qui provenaient de diverses sources - individuellement. Les essieux et l'ensemble des freins étaient fabriqués à l'usine Wolseley. Un jour, un ingénieur de la chaîne chez Wolseley a téléphoné pour faire état de difficultés rencontrées à l'assemblage. Elles in-

tervenaient au moment où on effectuait la contraction des ailettes de refroidissement sur les tambours de freins. Si elles étaient trop chaudes, elles se voilaient et par une température trop basse elles collaient. Ce qui impliquerait que la température du four devait être maintenue précisément à un niveau constant, prétendait l'expert, en demandant les données pratiquées par MG, où le processus se réalisait sans problème. « Aucune idée », aurait répondu le technicien, « Nous les avons chauffées avec une flamme à gaz et puis craché dessus. Quand ça grésillait, la température était au point ». Ainsi étaient interprétées les normes de qualité chez MG !

A l'occasion d'une vague de grippe au cours de laquelle de nombreux ouvriers sont tombés malade, il était souvent nécessaire de transférer des gens d'une opération à une autre, pour laquelle ils manquaient de compétence. Un monteur, qui devait s'occuper du montage d'ailes avant droite, avait constaté que son collègue d'en face travaillait deux fois plus vite. Il lui posa la question et reçut comme réponse « Moi j'ai toujours monté l'aile de ce côté-ci. Aucune idée ce qui se passe de l'autre côté ! ».

'Old Speckled Hen' - 'vieux poulet moucheté' - ou, comme les Abingdonniens disaient : 'The Owd Speckl'd Un', était le surnom pour une voiture expérimentale assez particulière de 1927 que MG avait introduite lors du déménagement à Abingdon : la carrosserie en noir tachetée de points dorés. Officiellement, le modèle 14/18 portait le nom de 'MG Featherweight Fabric Saloon' parce que le cadre en bois de la carrosserie était tendu de

tissus de cellulose. Ce véhicule est devenu le coursier de l'usine et, quand il se déplaçait entre les différents bâtiments du complexe, les gens remarquaient son passage avec amusement.

A l'approche des 50 ans depuis le déménagement à Abingdon, les responsables de MG ont demandé à la brasserie locale *Morland & Company Limited* s'il ne serait pas possible de brasser une bière spéciale pour commémorer cet anniversaire. C'est MG qui a pondu l'étiquette - 'Anniversary Brew 1929-1979' - qui, plus tard, est devenue octogonale dans les couleurs de la marque, encore portant la désignation 'Old Speckled Hen'. La bière, une 'pale ale' (dans le style d'une 'blonde' chez nous), qui à l'origine avait été créée pour célébrer cette occasion, a rencontré un franc succès. Et elle est devenue si populaire - même une des mieux vendues de la brasserie - qu'elle a continué à être brassée et que Morlands a même augmenté ses capacités de production. Par la suite, d'autres sortes de bières ont développé la gamme, telles que 'crisp pale ale', 'crafted fine ale', 'crafted fine ale (gluten free)' et 'aged vintage'. En 1999, la brasserie a été rachetée et convertie en appartements. Reprise par son nouveau propriétaire, Greene King, une chaîne importante dans la restauration, la fameuse 'Old Speckled Hen' est toujours brassée de nos jours dans leurs propres installations à Bury Saint Edmunds. Essayons donc d'en déguster une - ou deux - la prochaine fois que nous sommes en Angleterre ensemble ! En 2021 ?

**Source: Drivers Magazin
Adaptation: Michael**

La saison des sorties de grange!

Source:
La Vie de l'Auto
4 et 18/2/2021

Merci à
Philippe Godin



▲ La Magnette ZA 1953-1956 fut la première MG monocarrosse. Celle-ci, avec sa calandre étroite, est un modèle de présérie.

Une MG de présérie

Il y a plusieurs années, j'ai trouvé une pépite dans mon département d'Indre-et-Loire : une MG ZA de présérie, reconnue comme la plus vieille répertoriée. Après l'avoir rapatriée, on a vite constaté qu'il y avait un truc bizarre, que la calandre semblait un poil étroite, que le tableau de bord était en métal. Alain Bothorel, propriétaire d'un modèle identique parfaitement restauré, sait que cela veut dire que c'est une des Z de présérie, qui ont servi au développement du modèle Z et plus généralement du moteur 1500 de la BMC, que l'on retrouvera partout, dans les MGA et autres. Ces autos ont toutes eu de gros soucis moteur,

à cause d'un défaut de circuit de refroidissement d'huile. Effectivement, le V5 indique que le moteur de cette ZA a été changé pratiquement dès l'achat : on est bien en présence d'une rareté ! L'affaire est conclue, on récupère tous les papiers – anglais – la voiture n'ayant jamais été enregistrée en France. Alain Bothorel en parle à Warren Marsch, responsable du cercle/registre Z du MG Car Club. Les Anglais s'excitent sur cette *barn find* et cherchent ses anciens propriétaires. Ils retrouvent trace d'un certain Edgard Hopcraft, Group Captain dans la RAF et parmi les premiers à se poser sur un porte-avion de la Navy. Ils retrouvent



son fils, amiral de la Navy en retraite. Pour les Anglais, la Z devient un morceau d'histoire. J'avais fait acheter cette voiture à un ami pour qu'il la restaure pendant sa retraite. Il est malheureusement décédé et Alain

Bothorel, qui possède une ZA entièrement restaurée, l'a rachetée. Compte tenu de sa rareté, impossible de s'en servir comme banque d'organes !
Michel LOREILLE, 37 Saint-Genouph

▲ L'auto, en conduite à droite, n'a jamais été immatriculée en France.



▲ Il n'y aurait eu que trois MG Magnette Mk 3 vendues neuves en France en conduite à gauche, pas par l'importateur Richard mais par Rootes Service à Lyon pour celle-ci.



▲ La carrosserie est bien sûr signée Pinin Farina. La MG la partage avec les Austin A 55 Cambridge, Morris Oxford V, Riley 4/68 et Wolseley 15/60.

MG Magnette Mk 3

En tant que fondateur du MG Club de France, je reçois souvent des appels téléphoniques me demandant divers renseignements sur des MG. Un jour, deux appels d'amis dans la même journée, qui me demandent si je sais ce qu'est une Magnette Mk 3 : ils ont trouvé une annonce sur Le Bon Coin pour un modèle « mis en circulation le 20 juin 1959 par l'un des distributeurs de l'époque, Rootes Service, 165, rue Louis Blanc à Lyon. » Cette voiture n'a eu que trois propriétaires et seulement trois exemplaires auraient été vendus en France ! Elle est à Naves en Corrèze et l'un de mes deux amis me dit : « Michel, la voiture m'intéresse, veux-tu aller la voir pour moi et l'acheter, si tu penses qu'elle vaut le coup. » Me voilà donc parti en Corrèze, pas sans difficulté pour trouver le

propriétaire vivant dans un moulin. Dans une grange voisine, une dizaine de populaires pour la plupart dans leur jus et tout au bout... la Magnette ! Je suis plutôt surpris de voir une MG Magnette Mk 3 en réel, je ne la connaissais que dans les revues. Elle est complète, sa carrosserie Pinin Farina n'ayant que quelques chocs, pas de rouille. Depuis 25 ans qu'elle est stockée là, ses freins sont bloqués. Mais vu sa rareté en France et son prix attractif, je la charge (avec peine) sur mon plateau. Elle a même son certificat de garantie, un document rare. Arrivée en Touraine, mes amis Alain Bothorel et Philippe Aubry, ex-président du Club MG, me disent : « il faut remettre cette voiture en route mais la laisser le plus possible dans son jus. Et puis son immatriculation BB 69 est trop sexy.



Et le premier propriétaire qui s'appelait Mr King, avenue de Grande-Bretagne à Lyon, on ne peut pas faire plus anglophile. » Aujourd'hui, elle est leur propriété, le moteur a été refait et notre but est de l'amener aux 40 ans du Club MG, en juin prochain.
Michel LOREILLE,
37 Saint-Genouph

▲ L'habitacle de cette 1500 se voulait cossu avec des placages de bois, des assises en cuir et de la moquette au sol.



L'ABC DE "MORRIS GARAGES"

En ces derniers mois de 2020, il y a eu d'interminables discussions sur les médias sociaux et parmi le grand public au sujet de la marque MG, de *Morris Garages*. Certains traitent le sujet comme une pure marque Britannique disparue, d'autres la considèrent comme entité Chinoise, mais ce n'est pas aussi simple que ça. Sans doute est-ce actuellement Britannique de nom et Chinoise par propriété, mais il vous faudra lire ce très long article pour vous faire une réelle opinion. Son auteur, l'Ingénieur Civil Fazal Wahab, se dit passionné de l'industrie automobile et heureux de partager avec ses lecteurs ses connaissances dans le domaine. Au-delà de sa tentative de reconstituer l'histoire, il présente ici des opinions qui sont les siennes et vous invite à être d'accord, à ne pas partager ses avis ou à présenter des arguments contraires.

Vous êtes priés de tenir compte du fait que cet article ne traite pas de

questions de qualité, de performance, de fonctionnalités ou de spécifications du produit - en l'occurrence MG - mais qu'il s'agit plutôt de nous éclairer autour de l'identité de la marque, car l'Internet est plein d'histoires concernant l'ascension et la chute de la signification originale des initiales MG qui faisaient partie du groupe automobile Britannique *British Leyland* jusqu'à sa démise en 1986.

Nous allons à présent survoler ce qui est advenu à MG après cet effondrement et jusqu'à son acquisition par son propriétaire actuel, le Chinois SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation).



BMW

Après 1986, la société *British Leyland* est devenue *Rover Group* quand le gouvernement Britannique est intervenu pour sauver l'Industrie. Le Groupe, qui consistait à l'époque des marques Rover, Austin, Mini, Land Rover, MG, Sterling et Leyland, a été vendu à une société technologique *British Aerospace* dans le but de relancer les opérations. *British Aerospace* était propriétaire à 80% et le Japonais Honda disposait de 20% des actions. Honda était le partenaire technologique et partageait ses connaissances en aidant à développer de nouveaux modèles tels que la Rover 800 basée sur la Honda Legend. *British Aerospace* s'est concentré sur les marques Rover, Mini, Land Rover et MG pour ce qui en était du développement et, en 1994, a vendu le *Rover Group* à l'Allemand BMW (Bayerische Motoren Werke). Honda, actionnaire depuis 1980, a



également vendu ses 20% à BMW et a récupéré tout son équipement des chaînes de montage. En conformité avec les accords de la transaction, tous les atouts actifs technologiques – tels que les plateformes des véhicules, les droits d'utilisation, les dénominations commerciales, les propriétés intellectuelles – ont été également transférés à BMW. Cela implique donc que la marque MG, ensemble avec ses droits, faisait partie du groupe BMW, alors que, en réalité, il y avait un nombre limité de voitures de marque MG sur la chaîne d'assemblage ou offert à la vente. A l'époque du contrôle de BMW, seulement la MG F a été lancée ; une voiture de sport à deux portes et moteur central développée sous l'ère *British Aerospace*.

Au cours des six années sous la direction de BMW, le Groupe n'a connu aucun succès et a accumulé des pertes. BMW perdait 3 millions de dollars par jour et voulait se débarrasser de ce fardeau aussi vite que possible. Quand la partie britannique de la firme a été mise en vente, il a été dit que si aucun acquéreur avait été trouvé endéans le mois l'usine serait tout simplement fermée... ce qui impliquerait la perte de 30.000 emplois. Conformément au projet, afin d'augmenter les chances de redressement de l'unité, l'acquéreur potentiel devait sabrer la plupart des marques et des modèles pour se concentrer sur une gamme fortement réduite. Inévitablement, cette mesure drastique entraînerait de fortes pertes de fabrication

et de main d'œuvre dont la perspective ne plaisait évidemment pas du tout aux syndicats et aux nombreuses chaînes d'approvisionnement. Ces entités voulaient à tout prix maintenir l'empreinte de marché de masse et ont refusé cette avance. A ce stade, le gouvernement Britannique est une fois de plus intervenu.

PHOENIX 4

En 2000, le *Rover Group* a été dissout par BMW. Tout en gardant la marque Mini et en vendant Land Rover à Ford. Les autres marques, BMW les a vendues au *Phoenix Consortium* - un groupe de quatre hommes d'affaire (*The Phoenix Four*) – pour la modique somme de 10 livres (£10). La nouvelle société a été appelée *MG Rover Group*. Conformément à la réglementation Britannique de l'époque, un vendeur qui vendait une entreprise pouvait être tenu responsable pour toute faillite due à des pertes opérationnelles qui interviendraient endéans un laps de temps de trois ans après la vente. Dans une tentative désespérée de se débarrasser de toutes pertes et responsabilités qui s'accumulaient jour après jour, BMW a offert - compris dans la convention de vente - un prêt de \$767 millions à un taux d'intérêt de 0%. Sous cette nouvelle Direction, les modèles Rover 25, Rover 45 et Rover 75 ont été fabriqués. En marge, la marque MG a été ravivée - pour la première fois après presque dix ans - mais encore seulement sous le couvert de 'badge engineering' (ce qui implique simplement l'échange de l'emblème/du badge de la marque et éventuellement quelques légères modifications stylistiques). Tout projet d'engineering dédié à la marque était exclu parce que la firme avait déjà accumulé des pertes conséquentes et le coût qui serait en-

gendré par un nouveau développement était hors de portée. Grâce à l'histoire, à son héritage et au suivi de ses fans, les modèles de Rover ont donc été commercialisés badgés MG comprenant quelques différences esthétiques mineures. La déclinaison des modèles proposait une gamme en trilogie : la MG 'ZR' en version hatchback provenait de la Rover 25, la MG 'ZS' était basée sur la Rover 45 saloon qui, à son tour, provenait de la Honda *Domani* et la plus grosse, appelée MG 'ZT', avait pour origine la plateforme de la BMW E46 développée en Rover 75.

Tous ces véhicules ont été fabriqués dans le complexe industriel à Longbridge, au sud de Birmingham. Les nouveaux propriétaires ont aussi relancé le montage de la petite sportive deux-places MG F qui, après de légères améliorations et un face-lift, est devenue la MG TF. Par la suite, la MG ZT a reçu un upgrade, dotée d'une finition intérieure 'sport' et d'un moteur V8 4,6 litres de chez Ford. Dans la foulée de cette relance de la marque MG, le Groupe a été jusqu'à contacter un sélect fabricant italien de voitures de sport *Qvale* pour développer en déclinaison d'un modèle *Mangusta* la réalisation en nombre limité d'une version MG X-power SV doté également d'une motorisation Ford.

Ces fameux *Phoenix Four* ont pris contact avec la firme Indienne Tata en 2003 et une collaboration a mené à la transformation de leur petite compacte Tata *Indica* en Rover *CityRover*. Importé en Grande Bretagne, ce modèle a été fortement critiqué pour sa qualité et sa performance inférieure qui ont contribué à ternir la réputation du *MG Rover Group*. Dans une tentative d'introduction d'une petite voiture de ville sur le continent Européen, un exemplaire a été acheminé jusqu'au stand de la marque au



MG 'X-power SV'

Salon Automobile de Bruxelles... mais il a été remballé avant l'inauguration d'ouverture, tellement ses aspects qualitatifs se sont avérés inacceptables pour les marchés d'outre-Manche !

Sous cette nouvelle Direction, les modèles MG et Rover se sont vendus convenablement. Néanmoins, bien que les pertes se résorbaient, aucun signe de profits ne se dégageait à l'horizon. Au fil du temps, les volumes de ventes diminuaient et le *Phoenix Consortium* s'est mis à la recherche d'un acquéreur... dont le seul potentiel aurait été *Proton* de Malaisie. La chute du "Groupe des 4" a suivi une série de cas de mis-management – de mauvaise gestion, de corruption et de détournements de fonds.

C'est alors que des pourparlers ont été menés avec le plus important fabricant automobile Chinois depuis une quinzaine d'années : la *Shanghai Automotive Industry Corporation* ou SAIC en abrégé. Les droits intellectuels et de design des modèles Rover 25 et 75 leur ont été vendus, mais la crise persistait et la fermeture était inévitable. Longbridge s'est immobilisé le 7 avril 2005.

SAIC et NAG sur MG

Les opérations étant arrêtées et aucun sauvetage en vue, une autre société chinoise s'est soudain profilée avant la fin de l'année, acquérant les avoirs subsistants – dont une usine et son équipement – il s'agissait du *Nanjing Automobile Group*, qui envisageait de redémarrer la production. La marque déposée et les droits intellectuels MG

sont ainsi passés en propriété de cette NAG. Par ailleurs, puisque SAIC avait déjà acheté les droits sur les Rover 25 et 75, cette firme avait l'intention de se servir de ces droits acquis anticipativement et prévoyait de lancer la production chez elle en Chine. Entre-temps, SAIC a eu la surprise de se rendre compte qu'il leur était interdit de se servir du nom Rover. Effectivement, quand BMW a vendu le *Rover Group* à *Phoenix*, une condition avait été convenue que l'utilisation du nom de la marque Rover était admise uniquement si l'entité *Rover Group UK* subsistait en joint-venture avec une autre firme.

Donc, après la vente à NAG, BMW a maintenu les droits sur le nom Rover qui a été vendu à Ford en 2006. Voilà SAIC en possession des plateformes et des technologies Rover 25 et 75 sans pouvoir vendre un produit sous la dénomination Rover. En conséquence, une nouvelle compagnie a été créée sous le nom Roewe qui a commencé à développer des modèles basés sur les 25 et 75. De l'autre côté, NAG a lancé une fabrication de MG TF dans leur usine Chinoise en 2007.

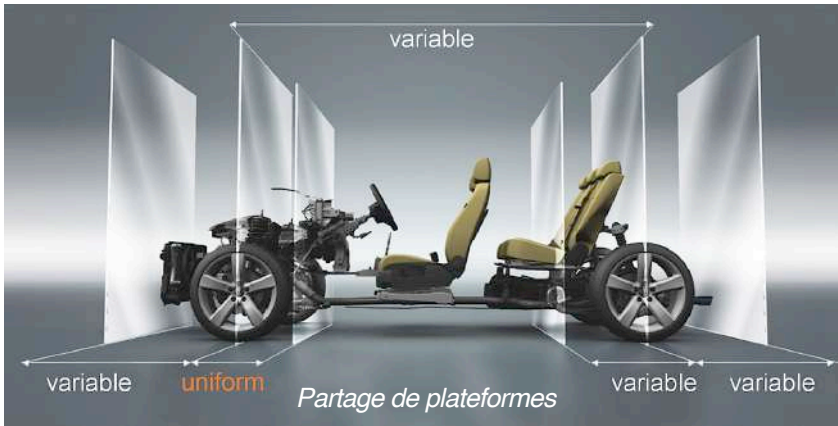
C'eut été logique que les deux firmes fusionnent et, effectivement, SAIC, une compagnie propriété de l'Etat, a racheté NAG... ce qui lui a donné accès à tous les avoirs ex-UK ainsi que l'utilisation du nom de la marque MG. SAIC a alors retransféré la production de la MG TF en Angleterre en 2009. SAIC a exporté des kits CKD (Completely Knocked Down ou en pièces détachées) de leur Roewe 550 vers le UK depuis la Chine, une limousine dessinée sur une plateforme Buick de chez General Motors. Cet assemblage a reçu la dénomination MG 6 pour le marché Britannique. SAIC a également continué à produire en deuxième génération la MG 3 'compacte' en 2011, à nou-

veau sur base d'une plateforme Rover 25 adaptée. Après quelques années d'une opération d'assemblage en Angleterre, cette icône d'usine à Longbridge a été définitivement abandonnée et toutes les opérations de fabrication, de montage et d'assemblage ont été rapatriées en Chine.

Badges et Plateformes

Badges et plateformes sont des termes communs au langage de l'industrie automobile mais, sans entrer dans le détail, précisons ce qui a été effleuré plus tôt : que le 'badge engineering' fait allusion à la pratique de certaines sociétés d'apporter des modifications mineures à un modèle couramment en production. Ces changements porteront par exemple sur la mutation de la marque ou de l'emblème, des adaptations à l'agencement intérieur, des ajustements esthétiques à l'extérieur – que ce soit à la ligne de la carrosserie ou aux attributs tels que pare-chocs, radiateurs, poignées de portes, etc.. Cette pratique est utilisée principalement pour atteindre des marchés spécifiques ou s'adresser à une clientèle particulière.

Le meilleur exemple que nous puissions évoquer est celui adopté par la *British Motor Corporation* (BMC) en 1961 qui a pris la décision de voir évoluer une gamme (plus 'haut de gamme') développée sur base de la Mini commercialisée sous les badges de Austin et de Morris. La déclinaison s'est alors présentée en deux versions distinctes, portant des badges de marques ressuscitées : Riley et Wolseley. Dotées de calandres représentatives, d'appendices exclusifs, de tableaux de bords distinctifs et du logo déclarant fièrement son identité, les Riley Elf et Wolseley Hornet étaient destinées à une clientèle sympathisante de ces marques disparues et plus



up-market que celle de la Mini classique. Déjà la juxtaposition des versions Austin et Morris – qui ne se différenciaient que par la calandre et l'autocollant sur le cache-soupapes dès le lancement de la Mini créée par Alec Issigonis - était un réel cas en la matière.

Ailleurs, plusieurs opérations similaires ont été opérées par différentes marques. Prenons la Chevrolet Optra limousine – ou sedan en Américain - commercialisée au Pakistan. La marque Suzuki n'avait pas été retenue parce que Suzuki reflète une marque de bas de gamme et ce badge n'aurait pas contribué à son succès. Elle est devenue Daewoo Lacetti en Corée (pour des raisons nationalistes, Daewoo étant une industrie Sud-Coréenne) et, dans certains marchés Européens, la Chevrolet Nubira. Mutée en Holden Viva en Australie (Holden étant une société Australienne), elle est affichée comme Suzuki Forenza aux Etats-Unis. En fait, il s'agissait d'un produit d'origine Daewoo développé par General Motors quand GM était la propriété de Daewoo. Cette marque n'a pas connu de succès en Australie, raison pour laquelle GM a opté pour Holden. Aux Etats-Unis encore, la marque japonaise Lexus – qui, en Europe, représentait le 'haut de gamme' de Toyota – a été retirée au profit de la marque d'origine Toyota. A l'inverse, des modèles Honda ont affiché la marque premium Acura.

En revanche, en Europe, afin d'étendre le portefeuille de Suzuki et de le rendre plus attrayant, les modèles Toyota RAV4 et Toyota Corolla Wagon ont été rebaptisés Suzuki. C'est donc ainsi que les fabricants visent une différente clientèle dépendant du marché afin de réaliser un maximum de profits sans engager de coûteuses opérations d'engineering au-delà de ce genre d'adaptation mineure.

Pour ce qui en est du partage de plateformes, la situation se présente autrement. Principalement, l'échange de plateformes se pratique par manufacturier, bien qu'il ne soit pas exclu que deux fabricants différents effectuent des échanges. Par plateforme, on comprend la base d'un produit : la philosophie de l'engineering, le design, le profil du châssis, le schéma de l'électronique, les motorisations, la transmission. Néanmoins, le produit fini est complètement différent. Pour citer des exemples, prenons les variantes de Honda commercialisées sous les noms de Civic, Accord et CRV. Dans le Groupe Volkswagen, citons la Golf, l'Audi 3 et certains modèles des gammes Skoda et Seat. Epinglons aussi la Audi Q7, la Porsche Cayenne, la Lamborghini Urus et la Bentley Bentayga. Une plateforme offre donc également une importante flexibilité qui lui permet à la rigueur de passer de

version coupé, en limousine, pick-up ou SUV.

Evidemment, le coût de développement d'un nouveau modèle est phénoménal et prend plusieurs années. Le partage de plateformes permet d'importantes économies et ainsi la réalisation de nombreux projets qui, extérieurement, sont diamétralement opposés. C'est ainsi que la variété peut passer même entre segments du marché, de economy à premium. GM, pour citer un exemple, se sert d'une plateforme identique pour ses modèles Chevrolet et Cadillac, alors que les étiquettes de prix à la fin du processus se situent aux extrémités du tarif.

On peut aussi avoir affaire à une joint venture dans laquelle deux compagnies partagent la même plateforme dans un partenariat stratégique. L'exemple le plus récent est la Toyota Supra qui, sous sa robe, est en réalité une BMW Z4, les deux modèles étant fabriqués côte-à-côte dans la même usine! La Classe X de Mercedes – un modèle entretemps discontinué – était basée sur la Nissan Navara. Aussi Kia et Hyundai se partagent des plateformes : Sportage et Tucson en sont un autre exemple.



Avant de revenir à notre sujet principal, MG, jetons un coup d'œil au passage à la relation GM/SAIC qui est importante et en relation avec notre marque.

A suivre...

Source: pakwheels.com
Adaptation: Michael

CLASSIFIED

A vendre / Te koop:

MGA 1500

- Immatriculée en juillet 1956, une des premières produites
- LHD, boîte Sierra 5 vitesses, bloc moteur d'origine à 3 paliers
- Moteur en très bon état de roulage
- Saute-vent installé sur la voiture et pare-brise d'origine fourni
- Certificat *British Motor Heritage*: n° 97/7676 du 16/12/1997
- Prix de vente : € 30.000

INFO: 0474/280.932 - michel.gnieslaw@gmail.com

- Ingeschreven in 07/1956, behoort tot de de eerste reeks-productie
- LHD, met 5 versnellingsbak Sierra, de originele 4-bak hoort er ook bij
- Originele 'A'-motor met 3 lagere, volledig gereviseerd
- Motor in perfect goede staat, rijdt prima
- Nu voorzien van plexi- voorruit - racing versie, originele grote rechthoekige voorruit in glas aanwezig
- Voorzien van certificaat *British Motor Heritage*: Nr. 97/7676 opgemaakt in 16/12/1997
- Verkoopprijs : € 30.000

INFO: 0474/280.932 - michel.gnieslaw@gmail.com



XP Racing vend:

Austin Sprite 1971

Très chouette Austin Sprite 1971 RHD
Verte - capote beige - intérieur cuir - wire wheels
Sera entièrement révisée et équipée d'un nouvel embrayage
Très sympa et en bel état général.
Prix final: +/- 10 000€



Recycle... Drive an old MG

THE BELGIAN MG OWNERS CLUB

SECRETARIAT - SECRETARIAAT

Dressaertlaan, 131 - 1850 GRIMBERGEN

Tel+Fax: 02 / 252 47 81

www.bmgoc.be - info@bmgoc.be

Rekening - Compte: BE03 0682 4439 7284

Président - Voorzitter

Michael Penning

Avenue Fond' Roy Vronerodelaan, 65 | 180 Bruxelles Brussel

02/3745525

E-mail: penning@skynet.be

Vice Président - Ondervoorzitter

Trésorerie - Penningmeester

Jean-Pierre Doom

Dressaertlaan, 131 | 1850 Grimbergen

02/2524781

E-mail: jean-pierre.doom@telenet.be

Rédaction - Redactie

Georges Duffaut

Keienberglaan, 30 | 1850 Grimbergen

02/2698002

E-mail: gduffaut@yahoo.fr

Sponsors & Regalia

Yves Rolin

Rue de Beauvechain, 14 | 1320 Tourinnes-la-Grosse

0475/724000

E-mail: yves.rolin@gersival.be

Gestion des affiliations - Ledenadministratie

José Garcia Arenas

Rue Jan Bogemansstraat, 2 | 1780 Wemmel

0486/259882

E-mail: j_g_a@hotmail.com

Gestion des Balades - Rittencoördinatie

Jacques Minguillon

Chemin de Bruart, 4 | 6211 Mellet

071/889799

E-mail: minguillon.jacques@gmail.com

Webmaster

José Garcia Arenas

Equipe rédactionnelle - Redactionele ploeg

José Garcia Arenas - Philippe Godin - Armand Goethals - Ludovic Mahieu

Michael Penning - Yves Rolin - Patrick Traynor - André Weverbergh

Vertalingen: Michel Gnieslaw - Jean-Pierre Doom

Réunions trimestrielles - Driemaandelijks leden vergaderingen

Brasserie Nerocafé Albert Biesmanslaan 1

1560 Hoeilaart

Chaque premier **jeudi** du trimestre (à partir de février) à 20H

Elke eerste **donderdag** van het kwartaal (vanaf februari) om 20u

Prochaines réunions - Volgende vergaderingen:

06/05/2021 - 05/08/2021

BMGOC AGENDA 2021

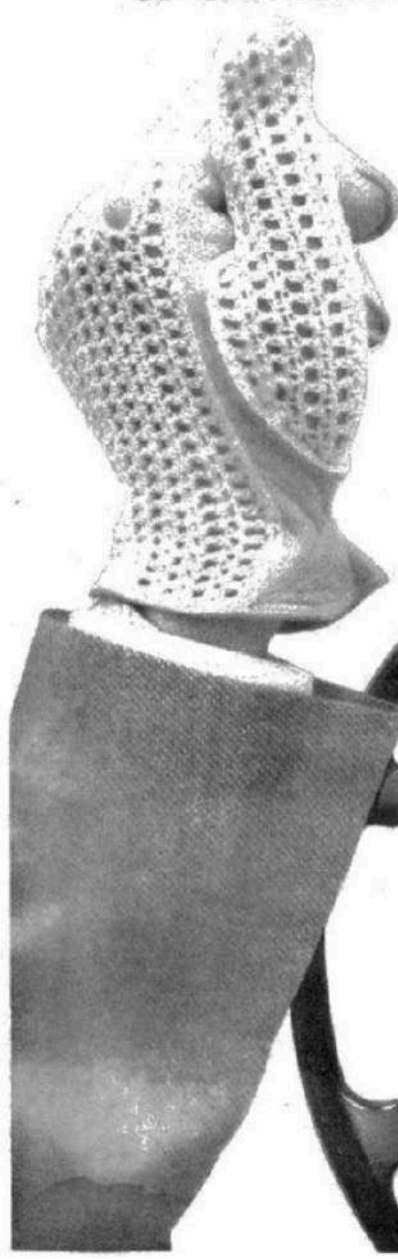
| | | | |
|-----------------------------------|---|-----------------------|------------------|
| JANUARY | Assemblée Générale & Repas de Nouvel An - Autoworld Algemene Ledenvergadering & Nieuwjaarsdiner - Autoworld Contact: Michael (0475616041) | Bruxelles Brussel | CANCELLED |
| Thursday 04/02 | Members' Evening Nerocafé | Hoeilaart | CANCELLED |
| Saturday 20/03 | Expertise | XP Racing | |
| APRIL | Openingsrit / Balade d'ouverture: The First One! Contact: Yves & Philippe (0475724000) | Liège | |
| Thursday 06/05 | Members' Evening Nerocafé | Hoeilaart | CANCELLED |
| MAY | Vallée de La Semois Contact: Caroline (0476640091) & Guy (0473969802) | Semois | |
| JUNE | Summer Tour Scotland Contact: Michael (0475616041) & Jean-Pierre (022524781) | Scotland | CANCELLED |
| JULY | Balade de la Sûre Contact: Tanguy (0478232580) & Jacky (0475591368) | Gaume & GD Luxembourg | |
| Sunday 21/07 | MG Club Day (MGCCB) Contact: Michael (0475616041) | Esch-sur-Sûre | |
| Thursday 05/08 | Members' Evening Nerocafé | Hoeilaart | CANCELLED |
| AUGUST | La Chimacienne Contact: André (0497505136) | Fagnes chimaciennes | |
| Friday 01/10 → Sunday 03/10 | Spa 6 Hours Contact: Michael (0475616041) | Spa Francorchamps | |
| OCTOBER | L'Ardennaise Contact: Jean-Pierre (022524781) | | |
| Thursday 04/11 | Members' Evening Nerocafé | Hoeilaart | CANCELLED |
| NOVEMBER | Flanders Tour Contact: Armand (0497442086) | Vlaanderen | |

Activités organisées par le BMGOC
Activiteiten georganiseerd door de BMGOC

Activités diverses organisées hors BMGOC
Diverse activiteiten buiten BMGOC georganiseerd

Mises à jour régulières sur www.bmgoc.be
Regelmatige aanpassing van de agenda op: www.bmgoc.be

why
every MGA
rates
a salute!



The new MGA all-weather Sports Coupe
"twins" to the famous MGA Sports Roadster

People who drive MGA like to share their
enthusiasm—and who can blame them!
MGA's lively performance, superb roadability
and classic low-lined styling are sports car
motoring at its happiest. No wonder the MGA is
America's favorite by better than 3 to 1.
See your MGA dealer today!



Represented in the United States by
hambro AUTOMOTIVE CORPORATION
27 West 57th Street, New York 19, N.Y. • A product of The British Motor Corporation, Ltd.
Sold and serviced by a nationwide network of distributors and dealers.