

# La Gazette du TAR

## Histoire de BHK\*...

*\*Son ex-proprétaire anglais appelait affectueusement sa voiture préférée par les lettres de son immatriculation*

Décidément, la vie est faite de hasards.

Je vivais heureux, propriétaire depuis 8 ans d'une belle sportive allemande, fiable et performante. Je n'avais pas fait d'infidélité à ma teutonne si ce n'est une expérience sympa de 18 mois avec une MG Midget 1967 dénichée du côté de Belfast que j'avais eu le plaisir de conduire à Monthéry dans le cadre des Coupes de Printemps.

Mais voilà, il a fallu que je tombe sur une petite annonce de la revue CarandClassic de Février. Immédiatement, j'ai craqué sur cette MGB de 55 ans, Iris Blue-hardtop blanc, qui avait, selon la photo, encore suffisamment d'énergie et de courage pour se frotter régulièrement à des concurrentes du même âge dans des rallyes historiques et des sorties circuits. Elle était accessoirement livrée avec son passeport FIA à jour (quand on sait la difficulté à obtenir ce précieux sésame...) et valable jusqu'en 2025.

Dans le plus grand secret de mon couple, j'ai donc adressé un mail à son propriétaire pour en savoir un peu plus.

2 heures plus tard, je recevais une réponse sympathique de MR me fournissant l'historique complet du véhicule et me mettant l'eau à la bouche.

Cette MGB (la 6 682<sup>e</sup> produite sur une production totale de 540 000), LHD, a été livrée en 1963 en Californie où elle est demeurée pendant 30 ans. Elle a porté son immatriculation américaine (DYR911) jusqu'en 1993, date à laquelle, elle a été rachetée dans un lot de Healey, MGB, Midget par J Lowry, un spécialiste de voitures anciennes qui l'a réimportée au UK.

Cette MGB est restée 10 ans sans rouler, à l'abri et au sec, dans le garage de J Lowry qui à l'époque avait priorisé d'autres restaurations.

En 2003, J Lowry s'est lancé enfin dans la restauration de la MGB. Son idée : Configurer la voiture sur la référence de la MGB qui participa au Liège-Sofia-Liège en 1964. La voiture (qui passe alors en RHD) bénéficie alors d'un important chantier (carrosserie) et d'une sérieuse préparation moteur, suspension, boîte, freins, roues, circuit électrique, accompagnée du montage des équipements de sécurité homologués. Elle reçoit son 1<sup>er</sup> passeport FIA fin 2003.

En 2004, MR achète la MGB (désormais immatriculée BHK 98A au UK) pour l'utiliser en compétition et dans les manifestations MG ; il la gardera pendant 14 ans.

A ce stade, il me faut creuser le dossier : Top ou encore ?

Je me décide à en parler à mon épouse qui... finalement m'encourage ! Après

plusieurs échanges de mails informatifs avec MR, je décide d'aller voir le véhicule localisé à Hexham (50 kms de Newcastle). La météo en France et au UK (nous sommes en Février) n'est pas bonne, Air France travaille par intermittence, mais j'arrive à trouver un vol un week-end. Mon fils Julien décide de m'accompagner dans cette aventure, 2 avis valant toujours mieux qu'un seul...

Nous débarquons donc à l'aéroport de Newcastle où nous sommes immédiatement accueillis avec le sourire par MR qui nous conduit à son domicile. Lors du trajet, nous découvrons un passionné de courses historiques (Monaco, Le Mans, Remparts, Spa) bien dans la tradition britannique, grand amateur de MG (il possède aussi une MGB GT V8), membre éminent du MG Car Club ; il nous explique qu'il a rencontré Don Hayter le designer de la MGB, qu'il a participé à de nombreux rallyes avec sa femme, qu'il a roulé à Brands Hatch, à Donington, au Goodwood revival 2009 ...



Arrivé à son domicile, après le traditionnel café d'accueil, c'est enfin le moment de vérité : BHK en vrai ! La voiture est sortie de son garage et MR propose de la mettre sur cales pour que nous inspections à notre aise les soubassements ; nous prenons le temps nécessaire pour examiner les points sensibles du véhicule.

L'auto, bien restaurée, semble vraiment saine en dépit de ses 55 ans.

Nous décidons d'aller l'essayer sur les petites routes anglaises (style rallye 1000 lacs avec jumps) où je découvre une auto encore très performante après tant d'années. Je prends ensuite le volant et j'en profite pour tester les freins, la boîte, l'overdrive ; tout fonctionne. Mon fils a également droit à un tour « de chauffe » et se montre surpris de la performance de l'auto, amplifiée par la belle sonorité de l'échappement ! Toujours surprenant pour des frenchies de rouler à gauche, dans une auto de 55 ans, sur une petite route du bocage anglais...

MR nous invite à déjeuner à son domicile où son épouse nous a préparé un repas (après avoir eu la délicatesse de nous demander si nous avons des contre-indications alimentaires, sympa !). Nous passons 2 heures agréables à discuter de nos passions automobiles, à découvrir le dossier des justificatifs historiques de BHK mais aussi à parler de nos vies et du Brexit ; une belle rencontre.

En fin de repas, nous nous tapons dans la main après avoir conclu, avec le sourire, la négociation du prix du véhicule. Business is business !

Nous quittons Newcastle et lors de notre voyage de retour vers Paris, je cogite sur le mode opératoire pour rapatrier BHK en France... et ce n'est pas le plus simple ! Pourquoi Newcastle est-elle située au Nord-Est de l'Angleterre à quelques encablures de l'Ecosse ?

Dans ma tête, les idées se bousculent : Ramener BHK par la route de Newcastle à Orgeval (1 000 kms), avec notamment 600 kms à effectuer au UK avant de rejoindre

le continent ? Louer un plateau et faire l'aller-retour ? Faire appel à un transporteur ? Prendre le bateau ?

Quelques jours plus tard, je procède au paiement de la voiture en parfaite collaboration avec le vendeur qui m'aide à trouver un transporteur pour descendre BHK d'Hexham à Hull (300 kms) où se fera l'embarquement.

Je choisis donc l'option maritime Zeebrugge-Hull et décide d'associer à mon périple britannique mon ancien copilote Francis avec lequel j'ai partagé nombre de rallyes modernes (24 h Ypres notamment) et qui officie aujourd'hui à la FFSA en tant que commissaire technique, spécialiste VHC.

Nous partons donc 2 semaines plus tard en voiture moderne, direction Zeebrugge, pour embarquer en soirée à bord du « Pride of Bruges ». Une fois à bord et autour d'une bière, nous partageons toutes les situations qui nous attendent le lendemain. Nous imaginons le pire (pas de livraison, accident du transporteur, vol des papiers, ...) ; plus raisonnablement, nous échafaudons les différents plans B en cas de panne ; nous nous remémorons l'achat de la MG Midget à Belfast et de son retour par la route entre Cherbourg et Orgeval. Allez, on y croit, les anglaises sont fiables...

Après une excellente traversée, nous accostons à 8h30 à Hull. En dépit d'un beau soleil, il fait un froid de canard ; Francis et moi tournons en rond sur le parking du Terminal Ferry. Nous contactons le transporteur qui nous confirme son arrivée vers 10h30 avec la voiture et tous les papiers originaux. La confiance revient !

Enfin, la délivrance ! BHK arrive dans un camion fermé (utilisé habituellement pour le transport d'Aston-Martin). John, le chauffeur, m'explique que MR et sa femme étaient en larmes quand ils ont vu partir BHK de leur domicile. Le hayon du camion s'ouvre et BHK apparaît enfin.



Je m'installe à bord pour la descente du camion. Comment ça marche déjà ? Coupe-Circuit sur ON, contact, pompe à essence, starter, BHK démarre, ouf ! Il faut ensuite avec Francis organiser l'espace intérieur et le coffre remplis de cartons pleins de pièces, du pare-chocs avant, du précieux dossier administratif avec les originaux (passeport FIA, V5), les doubles de clés, ... Après 30' de rangement, nous décidons de partir faire un galop d'essai (le plein de carburant ayant été fait par MR, sympa) et nous nous engageons avec prudence sur les routes anglaises. BHK respire bien et nous apprécions la sonorité de la mécanique. Après 20 kms, nous décidons de ne pas prendre de risques et la ramenons au Terminal Ferry en prévision de l'embarquement. Nous en profitons pour jouer les touristes et visitons « The Deep », le plus profond aquarium en Europe.



Nous sommes les 1ers pour l'embarquement et BHK trouve sa place entre 2 camions de 30 tonnes. A 19 heures, largage des amarres ; la traversée vers le continent, joyeuse et arrosée, est agrémentée d'un orchestre de quinquas anglais reprenant les grands succès des Beatles. Ambiance, ambiance...

Nous arrivons à Zeebrugge à 8h30 le lendemain avec un seul objectif : effectuer avec BHK les 400 kms jusqu'à Orgeval.

Francis reprend sa voiture moderne (avec les pièces d'assistance en cas de panne) et nous entamons notre descente vers Lille. Tout va bien, pas bruit anormal, BHK ne chauffe pas et se comporte parfaitement sur les routes belges. Nous passons Lille et BHK tient un bon 120 km/h sur l'A1. J'apprécie l'espace intérieur de la MGB vs la Midget, ainsi que la puissance de sa mécanique. Nous « refuelons » vers Arras et décidons de continuer sur l'A1 plutôt que de prendre les nationales. Après 4h de voyage, nous arrivons enfin (!) à Orgeval. La pression se relâche, le challenge est réussi !

BHK « a fait le job » et partage désormais le même espace de vie que sa jeune cousine allemande.

Prochain challenge : participer aux grandes heures de l'automobile fin septembre sur le circuit de Montlhéry.



**Patrick DHELENS**