

Les MGB de Michel et de Jacques



Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Juillet 2019

Tout a commencé, il y a près de 100 ans !

Son nom ? Cecil Kimber. Au début des années 20, il était directeur à peine âgé de trente ans, d'une concession automobile d'Oxford, nommée Morris Garage. Passionné de sport automobile, il décide de réaliser une petite voiture, à partir d'une base mécanique de Morris. C'est ainsi que, dès 1924, il propose à la vente le petit roadster sportif ci-contre sous le nom de MG, l'acronyme des initiales du garage. Pas chère, rapide pour l'époque, la **MG** eut un succès immédiat

Kimber avait du flair. Il avait compris que la jeunesse désirait une petite voiture sportive de prix abordable inexistante alors en Grande Bretagne. La minuscule Migdet dévoilée peu après, aux débuts des années 30, ne pouvait que les séduire. Dans le grondement évocateur de son échappement assez libéré, l'adorable petite MG emmenait ses deux passagers collés « l'une contre l'autre », cheveux au vent à plus de 100 km/h en les secouant joyeusement, distillant l'ivresse de la vitesse.

Cecil Kimber est mort tragiquement à l'âge de 56 ans, le 4 Février 1945, dans un stupide accident ferroviaire près de Londres: le train manqua son arrêt au bout du quai de la gare, et Kimber compta parmi les deux seules victimes !

La MG Car Company était intégrée depuis l'origine à la Société Morris Ltd et l'a donc suivie naturellement quand Morris s'est associé avec Austin au sein de la British Motor Corporation (B.M.C.) dans les années 50. En 1955, le consortium présente un roadster appelé MG A de conception entièrement nouvelle, dont on parlera dans une autre gazette

L'apparition de la MG B

L'apparition, en 1962, de la MG B est une surprise. Le roadster ne cache plus un châssis en cadre, mais une coque autoporteuse. Le moteur est un quatre cylindres en fonte de 1,8 litre, à trois paliers, dérivé du 1,6 l de la MG A doté d'un arbre à cames latéral et de soupapes en tête, alimenté par deux carburateurs SU, qui délivre 94 chevaux. La boîte est à quatre vitesses avec overdrive en option. La vitesse maxi annoncée est de 160 km/h.

La MG B, conçue par Syd Enever, John Thornley et Roy Brocklehurst, avait de quoi déclencher l'émotion par sa sobriété esthétique et sa ligne bien dans son époque. La silhouette aux lignes franches et aux flancs droits reste très classique. Les petites dérives d'ailerons arrière bordant la malle apparaissent comme les seules concessions à la fantaisie. La MG B séduit à plus d'un titre... Elle est plus rapide que sa devancière, mieux équilibrée, presque confortable, agréable à conduire, et surtout, elle préserve son identité. Un mythe est né. Le succès de la voiture est foudroyant : plus de 23 000 modèles sont vendus dès la première année, dont près des deux tiers aux Etats-Unis.

Plusieurs séries :

Quatre séries successives de MGB ont été construites :

- ◇ 1962/1967 : **MG B Mk I**, équipée d'un moteur de 1,8 litre à trois paliers ;
- ◇ 1967/1969 : **MG B Mk II**, équipée d'un moteur de cylindrée équivalente mais à cinq paliers.
- ◇ 1969/1974 : **MG B Mk III**, avec des finitions différentes (calandre, feux arrière) ;
- ◇ 1974/1976 : **MG B Mk IV**, avec des gros pare-chocs en caoutchouc dits « Rubber bumpers », simple carburateur et aux suspensions rehaussées pour les Etats Unis.

En 1980, après dix-huit ans de carrière, l'anglaise tire sa révérence pour devenir le cabriolet de collection le plus diffusé au monde avec 386 961 exemplaires produits. A ce jour, dans la catégorie des petits roadsters, seule la Mazda MX 5 fait mieux ... et ce n'est pas fini. Noter également qu'une version « Coupé » appelée MG BGT a été produite dans le même temps à 125 287 exemplaires. D'autres versions, plus confidentielles, mais non moins désirables, car équipées de plus puissants moteurs, ont également vu le jour. Il s'agit des versions équipées d'un V8 de 3,5 l délivrant 137 chevaux. Une version équipée du 6 cylindres de l'Austin Healey de 147 chevaux a également été produite sous l'appellation MG C. On la reconnaît à son important bossage sur le capot, indispensable pour loger toute la mécanique

Les MGB dans le Club : Michel et Jacques, les heureux propriétaires



La MG B de Michel : une version MK IV de 1976 achetée en 2002. Il s'agit d'une version US reconnaissable à ses répéteurs de clignotants sur les ailes. De gros travaux, dont une peinture neuve ont été réalisés au cours des deux dernières années.

De nombreuses MG B, des MK IV d'après 1974, ont été modifiées en Europe et les parechocs « Rubber bumpers » ont été remplacés par des parechocs chromés identiques à ceux des années précédentes, beaucoup plus seyants. C'est le cas de la MG B de Michel et, avouons le, le résultat est à la hauteur de l'objectif recherché.

La MG B de Jacques acquise récemment en 2018 : c'est une version MK III de 1972 qui appartenait à un collectionneur méticuleux de la région nantaise. Rien à reprendre : tout est « nickel ». Nickel-chrome, bien sûr !



A partir de 1970, la vie de la marque MG a été tumultueuse. La Société a été mise en faillite en 2005. Le 22 juillet 2005, Nanjing Automobile Group (NAC) rachète MG. Le groupe chinois acquiert également les marques Austin, Wolseley, Morris, Princess, Sterling Cars, BMC, Leyland et Vanden Plas .

Le 26 décembre 2007, le groupe chinois Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) signe un accord de fusion avec Nanjing Automobile Company (NAC) Du même coup, la marque MG se trouve incorporée à la SAIC qui entend relancer en Europe l'usine de Longbridge (le site historique de Rover)

Officiellement, les projets de la SAIC seraient de poursuivre la relance de MG en Europe et d'utiliser la base de Longbridge comme fenêtre ouverte sur l'Europe. Mais, pour l'instant, rien ne vient confirmer ces nobles intentions.

© Michel Pionneau