



MG Y/A 1947:

La cigale et la fourmi

Text et photos: Marc JOLY

Il faisait un temps à ne pas mettre une anglaise dehors, lorsque nous nous sommes rendus en Belgique pour découvrir cette MG Y/A. Pourtant, la brave petite nous a fait le coup du charme, d'un air de dire: «Ca fait 50 ans que je roule par tous les temps, ce n'est pas une petite bruine qui va m'arrêter!» C'est tout elle, ça: discrète, mais travailleuse et fidèle à la tâche, elle continue de relever tous les défis. Savez-vous qu'on lui doit presque le «sauvetage» de MG après la guerre?

C'est bel et bien la fable de la cigale et la fourmi version automobile. Pendant que la travailleuse, la série Y, remplissait les caisses, la cigale, à savoir la série TC, pouvait se promener tranquillement et chanter au soleil. Car s'il n'avait fallu compter que sur elle, la marque MG aurait sans doute eu plus de mal à redémarrer d'après la guerre. Avant cette guerre, la marque MG s'était couverte de lauriers, la série T avait pris un essort remarquable, et la gamme était assez complète, non sans quelques loupés ici ou là. Cecil Kimber, le génial créateur de la marque, avait tenté de relever le défi de la guerre, tant bien que mal. Mais il fut évincé malheureusement, perdit moral et santé, et mourut en 1945, dans un accident de ... train. Il ne verra donc pas, de son vivant, comment sa marque parviendra à doublement émerger, et à devenir l'une des plus populaires des années 50-60. En fait, la guerre a peine finie, les fidèles de la marque décidèrent immédiatement de relancer la TB, ce fameux petit

roadster bien connu de nos lecteurs. Les dirigeants de la Nuffield, groupe contrôlant MG, ne voulaient pas entendre parler de voiture de sport. Il fallait quelque chose d'utile, et pas de futile. Pourtant, la TC, évolution directe de la TB, fut la première MG à revoir le jour, et elle fit immédiatement un effet énorme sur les américains encore présents sur le sol britannique. Ils avaient les Dollars, et ils avaient surtout l'envie de s'amuser, de sortir enfin de ces temps de guerre. Ils se ruèrent donc sur la TC, permettant ainsi aux responsables de MG de justifier leurs choix auprès de la Nuffield. Mais il fallait autre chose, une vraie petite berline, propre sur elle, sérieuse et travailleuse, pour, en quelque sorte, doper les ventes, et faire définitivement taire les antisportives. Ainsi naquit, en 1947, la série Y. On ne lui demandait qu'une chose: se vendre, et amener de 'argent frais'. Car si la série T était en pleine vague montante, elle ne suffisait pas à faire tourner correctement l'usine.

Mais ne croyez pas pour autant qu'on négligea la sortie de la Y.

AVEC ISSIGONIS!

La MG Y reprit un projet laissé à l'abandon avant-guerre, et initialement destinée à Morris. Une petite berline avec suspensions avant à roues indépendantes, ce qui n'était pas encore fréquent. Cette suspension avait été étudiée en 1937 par un dénommé Alec Issigonis, qui se rendit célèbre deux décennies plus tard... De plus, on lui attribua une direction à crémaillère, autre nouveauté intéressante. Ainsi, lorsque la Y fut présentée, en 1947, elle fut une des premières autos d'après guerre à revendiquer un certain modernisme. Question moteur, pour rationaliser, elle recevait le bloc de la TC, 1250 cm³, mais avec un seul carbu, soit une puissance de 46 ch. Enfin, sur le plan du style, on ne chercha aucune complication. En 1947, on n'en était pas encore à définir un nouveau



Ses formes font très années 30, mais elle est bien sortie après-guerre

style, on en était simplement à parer au plus presse. Ainsi, la ligne de la MG Y/A (le A signifiant en quelque sorte a première série), était encore très «années 30», assez impersonnelle, mais sommes toutes très équilibrée, avec de beaux arrondis, et surtout devancée par le calandre MG, déjà tout un symbole. Les ventes décollèrent tout de suite, car elle répondait à une demande de neuf, et son excellent comportement routier lui permit d'être de suite appréciée. Le pari était gagné. Tandis que la série Y permettait de remplir les caisses, on pouvait mieux se consacrer à la série T, qui, née après année, finit par vraiment exploser et connaître le triomphe que 'on sait. Comment ne pas rappeler ici qu'on doit à la série T la vague des roadsters, en plein boum à nouveau aujourd'hui?

Quant à la «brave petite» Y, elle connaîtra également une version T, pour Tourer, autrement dit un cabriolet, lancé en 1948, puis une évolution en B, avec quelques petits détails différents, en 1951. Lorsque la Magnette apparaîtra, a série Y disparaîtra fort logiquement, sans jamais avoir marqué les esprits, mais en ayant parfaitement rempli son rôle de tremplin, et en permettant aux dirigeants de MG de «faire passer la pilule des sportives» à ceux de la Nuffield. Joli coup, en vérité.

JAMAIS RESTAURÉE

L'exemplaire que vous avez sous les yeux coule des jours heureux



Notez l'étonnant appareil Redex, "additif" avant l'heure

en Belgique, non loin de Liège. Son propriétaire, Georges Ribauville, l'a rachetée voici 10 ans à son premier propriétaire. C'est donc, seulement, une deuxième main! «Il l'avait achetée neuve, et a roulé avec, au

quotidien, jusqu'en 1959. Après l'avoir remplacée par une Magnette, il conserva quand même son Y/A, dont il se servit très épisodiquement, mais toujours en y prenant grand soin. Quand j'en ai pris possession, elle était dans l'état où elle est toujours. C'est une auto dans son jus, avec ses petites retouches, ses petites traces de fatigue, mais elle n'a jamais été restaurée. A propos de son ancien propriétaire, j'ai une petite anecdote: quand il a acheté celle-ci, elle n'existait qu'en conduite à droite, ce qui est un peu gênant en Belgique. Mais il s'y est tellement habitué que lorsqu'il a commandé sa Magnette, il l'a demandée également en conduite à droite, afin de ne pas être dépayisé!»

Initialement, Georges Ribauville a craqué pour cette MG dans l'esprit collection et promenades. Mais de fil en aiguille, il en a découvert l'agrément de conduite, sa souplesse, son excellent comportement, et son agilité. Et comme, dans le même temps, il a découvert es rallyes de régularité, il a joint les deux, en alignant sa MG dans certaines épreuves, comme, récemment, la coupe des sources, qui relie Spa à Dôle (Jura) et retour. Une épreuve 100% cartographique, sans road-book, où il faut relier des routes entre elles dans un délai imparti. Un travail de titan pour le coéquipier, d'autant plus titanesque quand on constate l'exigüité de l'habitacle



Elle était réputée pour avoir un excellent comportement



Pas do doutes, c'est une MG!

d'une série Y! C'est le meilleur moyen de mettre à l'épreuve une amitié! Ca peut aussi être un excellent moyen de rapprochement si vous souhaitez séduire une charmante personne du sexe féminin. Encore faut-il qu'elle soit

sensible aux charmes d'une ancienne MG... Et à propos de femmes, n'oubliez évidemment pas daller lui ouvrir la porte si elle a une jupe, si vous voyez ce que je veux dire...

Pour revenir a notre auto, notons qu'elle a eu droit a l'affiche de a fameuse coupe des sources, et au numéro 1, puisqu'elle était la plus ancienne au départ. Le seul problème mécanique qu'elle a connu s'est déclaré peu avant l'arrivée: panne de freins! Il a donc fallu terminer le parcours au frein à main, ce qui na rien de bien élégant, mais on se fait a tout. D'ailleurs, le jour de notre venue, le maître-cylindre de freins était démonté, et nous sommes déplacés pour es photos avec l'aide de ce frein à mains. Pas d'essai aujourd'hui, donc. Ce qui ne m'a pas empêché, en passager, d'apprécier la souplesse du moteur, qui reprend facilement en quatrième, et surtout d'apprécier l'ambiance à bord: le bois est bien là, il reste encore du cuir, et le

tableau de bord dispose de toute une série d'équipements supplémentaires, tripmaster et autres, y compris un étonnant accessoire d'époque: une sorte d'additif, de marque Redex, qui permet de visualiser la circulation d'huile, et, à aide d'une molette, de rajouter à volonté un additif permettant une meilleure lubrification. Les petites traces de compétition sont assez amusantes sur une auto de ce type. On notera également que le moteur a reçu le deuxième carbu et le collecteur d'une TC, ce qui doit lui donner une bonne cinquantaine de chevaux. Il parait qu'elle peut rouler a 110 sans se fatiguer!

Le charme désuet de la MG Y/A cache, on le constate, bien des aspects «modernes», et nous rappelle qu'une MG n'est pas une automobile comme une autre. La réputation de la marque n'est pas usurpée, et même dans un modèle aussi classique, on relève bien des similitudes avec ces roadsters qu'on aime tant...●



Originally published in British Cars magazine January/February 1997. British Cars Magazine was published by les éditions Stevens.

**This appears to be a Redex Lubrocharger that injects upper cylinder lubricant into the carburettor airway.*