

MG YT

(1948 / 1950)



Historique du Type Y :

Comme pour d'autres modèles, l'origine de la Y est à rechercher dans la famille Morris. La première berline MG d'après guerre va donc partager la carrosserie de la Morris Eight produite de 1939 à 1948 mais aussi bénéficier d'un châssis et d'une mécanique spécifiques (pour l'anecdote, cette carrosserie se retrouvera également sur la Wolseley Eight). En 1947 est lancée la berline YA dotée d'un moteur XPAG 1250 CC à simple carburateur. Production 6158 exemplaires jusqu'en 1951.

En 1948 apparaît le tourer YT, 4 places, à capote repliable et doté de side sur screens latéraux. Ce modèle bénéficiera du moteur de la TC. Double carburateur et arbre à cames plus performant que la berline.



Production 877 exemplaires jusqu'en 1950.

La dernière évolution du type Y sera la YB qui bénéficiera d'améliorations importantes par rapport à la YA : nouvelle suspension, pont hypoïde silencieux, roues de plus petit diamètre pour améliorer la tenue de route et le chauffage en série, produite de 1951 à 1953 à 1301 exemplaires.

Cette série T sera remplacée en 1953 par la série Z Magnette à carrosserie monocoque et dotée du moteur BMC série B qui fera es beaux jours de la MG A et de la MG B.





Le modèle YT en particulier :

Le modèle tourer a été lancé à l'Earls Court Motor Show de 1948. Dessinée par Gerald Palmer, la carrosserie du tourer est moins élégante que celle de la berline, mais sera la dernière MG 4 places découvrable produite.

La particularité de ce modèle est d'avoir été seulement destiné à l'exportation. En conséquence, la conception a été telle que la direction pouvait être aisément installée à droite ou à gauche selon les besoins. La position de la batterie et de la pompe à huile a été revue également pour s'adapter au montage à gauche de la direction. Enfin, en prévision d'un usage dans les contrées poussiéreuses, un filtre à air spécifique fut installé.

Bien que dérivé de la berline YA, la YT est largement différente. Les portes sont spécifiques (panneaux de tôle sur armature bois) ainsi que le tableau de bord et les instruments à forme ronde au lieu d'octogonale sur la YA.

Le compte tours est en face du conducteur et le compteur de vitesse en face du passager. Au milieu se trouvent l'ampèremètre, la pression, la jauge à essence, le contact et la commande d'éclairage.

Les schémas de couleur et de garnissages du tourer sont différents de la berline. La banquette arrière est plus étroite à cause du mécanisme de pliage de la capote. Les sièges avant sont rabattables pour permettre l'accès



aux places arrière.

La lunette arrière est amovible, elle se range derrière la banquette arrière une fois la capote baissée. Le pare-brise est rabattable vers l'avant, ce qui affine un peu la silhouette. La YT a été un des derniers tourers 4 places d'après-guerre à être produit. Malgré une conception principalement destinée au marché américain, la majorité des voitures furent produites avec la conduite à droite, et l'Australie a été le principal marché. Sur une production totale de 877 voitures, 874 ont été des modèles officiellement qualifiés "export" et 42 ont été réservés au marché intérieur britannique.

Caractéristiques techniques

- Chassis séparé à longerons caissonnés soudés.
- Carrosserie acier. Moteur XPAG 4 cylindres 1250 CC à soupapes en tête.
- Puissance 54.4 bhp à 5200 tr/mn doubles carburateurs SU.
- Transmission aux roues arrière, pont rigide. Boîte 4 vitesses (1^{er} non synchro) Embrayage monodisque à sec.
- Freins à tambour diamètre 228 mm circuit hydraulique.
- Direction à crémaillère.
- Suspension avant : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à bras.
- Suspension arrière : pont rigide, ressorts à lame semi-elliptiques et amortisseurs à bras.
- Roues en tôle diamètre 16 pouces.
- Electricité 12 volt dynamo.
- Vitesse : environ 120 km/h

Laurent PECCIA GALLETTO

La restauration d'une YT par un de nos membres

Voici en quelques lignes comment j'ai découvert ma passion pour les automobiles MG :

Collectionneur amateur de voitures populaires, j'ai déjà restauré une Juva 4 berline, une Fiat 500 jardinière (break) et un cabriolet Renault Caravelle 1100S, ces voitures m'attirent comme beaucoup pour es souvenirs quelles peuvent m'apporter, faisant partie du paysage de mon enfance!

Et puis un jour, par le plus pur des hasards, lors d'une visite professionnelle, je tombe sur une automobile hors du commun, dans un état plutôt déplorable, un modèle 'rare' que j'ai mis un certain temps à identifier. UNE MG YT! C'est ce que les amateurs appellent une "sortie de grange", sauf qu'elle a séjournée très longtemps dehors (+ de 30 ans) avant d'être abritée...



Deux actions sont menées conjointement:

- 1- trouver le propriétaire
 - 2- identifier la voiture, le logo MG est facile à voir, mais le modèle est peu courant...
- Contact pris via un mail au MG Club et ce premier contact avec le club ma décidé à poursuivre.

J'avais enfin trouvé une voiture dont rêve tous les amateurs, un cabriolet (non un Tourer!) 4 places, une Anglaise, une MG! Restait à négocier l'achat, le neveu du propriétaire du site connaissait le modèle et la valeur du véhicule, et négociait la vente via Internet avec des Anglais ... il fallait faire vite, ainsi, après un court moment d'hésitation et une visite en famille sur site, je ne pouvais faire autrement



que d'acheter ce véhicule et de commencer la restauration!

L'achat fut donc conclu début novembre 1999 et le véhicule rapatrié la semaine suivante à mon domicile en Côte d'Or.

Mon premier travail fut un inventaire pour constater que la voiture était bien complète, même si les années passées dans un champ à servir d'abri aux écureuils devaient laisser beaucoup de traces...



Viennent ensuite les premiers contacts avec des professionnels pour connaître les pièces disponibles et essayer de faire un premier budget... qui sera revu à la hausse bien sûr au cours de la restauration... mais le modèle en vaut la peine!

Premières séances de photos également qui vont essayer de relater au mieux l'ampleur des dégâts et des travaux effectués. Après deux années et pas mal d'heures plus tard ... le châssis est comme neuf, le moteur (avec un nouveau bloc) refait à neuf, les roulements de boîte changés, et beaucoup de tôles remplacées bien que l'opération ne soit pas terminée! Quant à la sellerie, elle est inutilisable et servira de patron pour refaire chaque morceau comme à l'origine.

Voici comment en peu de temps on devient passionné pour un modèle, mais au dessus de tout cela pour un logo, une marque, un seul



regret, ne pas pouvoir faire rouler ce véhicule et devoir encore attendre quelques mois avant de faire des rencontres et faire partager ma passion!

Christian LECOUR