

MG Y-type

Het was de lente van 1947 dat de 1 ¼ liter MG's de poorten van de Abingdon fabriek verlieten. De 1 ¼ liter is meer bekend als de Y-type waarvan men dacht dat deze MG de tegenhanger was van de Morris 8 serie E vierdeurs saloon. Het is wel waar dat de MG gebaseerd is op het Morris 8 koetswerk maar de aandrijfunit is gebaseerd op de Morris 10 series M. Het Y-prototype werd in 1939 gebouwd en kwam op de markt als MG 10 bij de lancering op het autosalon van 1940. Deze wagen moest de smallere of kleinere versie worden van de S, V en W-modellen. Dit moest een concurrent worden van merken zoals Singer, Riley, Triumph en Sunbeam Talbot. De 2^{de} wereldoorlog kwam roet in het eten gooien, de ontwikkeling en productie werd stopgezet en men schakelde over op tanks en legervoertuigen.

Syd Enever en Alec Issigonis begonnen in 1937 te werken aan een project met codenaam EX166. Dit project hield in dat men een onafhankelijke suspension ging installeren op deze nieuw te ontwikkelen saloon. En inderdaad de Y-type is één van de eerste Britse productiewagens die zo'n suspension had. Zeer vooruitstrevend in die tijd. Een tandheugelsturing werd eveneens voor de eerste keer gemonteerd op een MG. Dit systeem was mechanisch preciezer dan de Bishop Cam type gebruikt bij de T-serie.

Het complete nieuwe chassis is sterk en robuust en vormde de basis van verschillende toekomstige MG sportwagens. Het bestaat uit kokerprofielen in de lengte tussen de assen versterkt met vier kruissteunen. De motor en versnellingsbak zijn voraan in het chassis gemonteerd voor een goede gewichtsverdeling en om de achterbank binnen de wielbasis te laten vallen. Dit stevig chassis betekende een gewichtsnadeel met een afgewerkte wagen van meer dan 1 ton, die de prestaties niet ten goede kwamen. De 1250cc XPAG motor van de TB in getunede versie en een enkele SU carburator brachten natuurlijk ook niet veel bij. Dit was natuurlijk de ideale reiswagen met een hoog niveau van comfort met een tikkeltje luxe. De versnellingsbak is een viergangenunit met synchronisatie op de 2^{de}, 3^{de} en 4^{de}. De overbrenging gebeurde op de achterwielen door dezelfde achteras als de Morris 10. De wagen had veel standaard zoals het "Smiths Jackall" hydraulisch systeem. Met dit systeem kon de chauffeur zijn volledige wagen opkrikken door middel van een hydraulisch systeem. Als het nodig was kon de voor-en achterkant apart gebruikt worden. Andere kenmerken zijn het stalen schuifdak en de bovenscharnierende voorruit voor een verbeterde ventilatie. Telescopische aanpasbare stuurkolom, verstelbare stoelen en een geblindeerde achterruit die door de chauffeur kon bediend worden. Het koetswerk van de Y-type is duidelijk gelijkend op de Morris 8 met een aantal kleine aanpassingen. Het koetswerk heeft een aparte bagageruimte met een externe kofferdeksel en een apart compartiment voor het reservewiel onder de vloer van de bagageruimte. Dit

compartiment is bereikbaar door een smal paneel te verwijderen in de bagageruimte. Het was algemeen bij de vooroorlogse wagens dat er geen externe kofferdeksel aanwezig was maar dat de bagage via de chauffeurszetel ingeladen werd. De kofferdeksel scharniert aan de onderzijde zodat men grote voorwerpen op de kofferdeksel kan leggen. De Y-type werd in de lente van 1947 aangekondigd aan het grote



publiek. Dit model verkocht goed zowel in Groot Britannië als in het buitenland maar nooit zo goed als de TD Midget. Tot 1951 werden 6158 auto's geproduceerd in Abingdon tot aan de opvolger de YB. Van de Y-type zijn er in België 103 van verkocht. Bij de noorderburen zijn er slechts 62 van verkocht.

YB

Eind 1951 plande Abingdon verschillende mechanische veranderingen aan de Y-type. De opvolger werd officieel YB genoemd en werd begin 1952 verkocht bij de dealers. De verbeterde remmen waren welkom met een compleet nieuw Lockheed remsysteem. De hypoid achteras van de TD kwam in de plaats van de verouderde Morris 10 versie. Een zwaardere 8" koppeling kwam in de plaats van de oude 7 ¼ koppeling. Andere veranderingen zijn de verbeterde handelbaarheid door het onderstuur te reduceren. Dit werd bekomen door achteraan zwaardere schokdempers en een dikkere anti rolstang te monteren en de diameter van de wielen werden gereduceerd van 16" naar 15". Om de kleinere wielen te huisvesten werden de achtervleugels aangepast. Een aangepaste voltregulator werd gemonteerd samen met een dubbele claxon en chrome bumperstootblokken als optie. Van de YB werden er 1301 wagens geproduceerd tot en met 1953. Van die 1301 wagens zijn er maar 2 verkocht in het buitenland, alles was voor de eigen Engelse markt. MG hoefde in die tijd zich geen zorgen te maken omtrent de verkoop want de Amerikanen kochten iedere TD die geproduceerd werd.

YT

Het werd vrij algemeen aangenomen dat de conversie van de Y-type in een open versie door een Zwitserse koetswerkbouwer aanleiding gaf aan MG om zijn eigen versie te bouwen. De YT werd gelanceerd op het autosalon van 1948. Voor deze sportieve Y-Type werd het vermogen verhoogd door de montage van een dubbele SU carburator en de montage van de nokkenas van de TC. Het vermogen steeg van 46 pk tot 54,5 pk. De topsnelheid steeg van 70 mph (112 km/u) voor de saloon tot 76 mph (121,6 km/u) voor de open versie. De YT werd enkel op de exportmarkten aangeboden en dit resulteerde in een koetswerk dat gemakkelijk aanpasbaar was van rechts naar links. De open versie is niet zomaar een model waarbij het dak weggelaten werd. De deuren werden gereduceerd tot twee voor een sportievere look terwijl in het interieur gemakkelijk vier zetels konden gemonteerd worden. De veranderingen aan het dashboard kwamen overeen met de TC zoals de grote toerenteller voor de chauffeur en een grote snelheidsmeter voor de passagier. Het gebruik van leder voor de zetels is standaard. De voorruit kan platgelegd worden zoals het betaamd in ware MG traditie. De kap kan mooi achter de achterzetels opgeborgen worden. De YT is één van de laatste open vierzitters gebouwd door MG en was in productie van 1948 tot en met midden 1950 waarbij er 877 exemplaren geassembleerd werden in Abingdon. Enkel maar 46 wagens bleven in Groot Britannië, de rest werd geëxporteerd met Australië (325 ex) als hoofdafnemer en de USA (105 ex) als tweede. En natuurlijk België op de zeventiende plaats met 7 YT's.

Kleuren

De YA werd in volgende kleuren aangeboden: Elizabeth Grey/Shirez Green, Black, Elizabeth Grey/Marcham Grey, MG Maroon, Sequoia Cream, Autumn Red, Sun Bronze en Almond Green. Voor de YB is dit: Black, Autumn Red, Woodland Green, Grey (later werd dit Silver Streak Grey).



En voor de YT is dit: Shires Green (later Almond Green), Regency Red (later MG Red), Black, Sequoia Cream (later Ivory) en Clipper Blue.

Technische kenmerken	YA 1947-1951	YB 1952-1953	YT 1948-1950
Motorinhoud	1250	1250	1250
boring x slag	66,5x90	66,5x90	66,5x90
compressieverhouding	7,25:1	7,25:1	7,4:1
Carburator	Enkele SU	enkele SU	dubbele SU
Vermogen	46 pk	46 pk	54,4 pk
Topsnelheid	115km/u	115km/u	122km/u
Productieaantal	6158	1301	877

Miniaturen

Welke firma's brengen de Y-type miniatuurtjes op de markt?

DG Models: Autocraft produceert een heel gamma van miniatuurautootjes oorspronkelijk gecreëerd tijdens de jaren zeventig en geproduceerd over de jaren in kleine hoeveelheden. Gemaakt in de stijl van Dinky is dit geen Meccano product maar een merk op zich. Autocraft is een kleine firma die zijn autootjes produceert aan de hand van de originele mallen van de jaren zeventig en dan met de hand afgewerkt worden.

In hun gamma hebben zij twee Y-types in schaal 1/43. De eerste is een MG Y Saloon en de tweede een MG YT (met kap). Website: www.autocraftmodels.com.

Lansdowne Brooklin Models: Zij hebben in hun gamma een zwarte 1947 YA (1/43) en zelfs een groene 1956 MG Magnette ZA. Website: www.brooklinmodels.co.uk.

RAE Models: Zij hebben verschillende Y en YT-typen in kitform in hun gamma.

Website: www.raemodels.homestead.com.

Conclusie

We zien ze niet zoveel rijden op bijeenkomsten maar bij de laatste MG Happening (2003) heb ik toch een mooie zwarte Y-type van 1951 zien rondrijden. En bij de laatste Balade des Passionnes (2002) te Stavelot reed er zelfs een Duitse YT mee. Gelukkig dus, niet helemaal uitgestorven!!!

Sources: www.mgytypes.org
The MG Collection — Richard Monk
MG Saloon Cars — Anders Ditlev Clausager

Patrick Menten

