



MG YA, YB ET YT : «GÉNÉRATION Y» 1/2

En 1947, MG présentait la MG TC, ultime évolution de la TA apparue en 1936. Mais, quelques semaines plus tard, un modèle véritablement nouveau voyait le jour. Ce modèle, la «Y Type», a reçu un accueil enthousiaste de la presse spécialisée. Quelques années plus tard, son architecture sera reprise sur la MG TD avec le succès que l'on connaît.

Attardons-nous sur cette gamme qui compte peu de survivantes, mais est très dynamique au MGCF puisque sa représentation au club a doublé en un an ! (passant de 2 à 4 unités... 😊).

Cette faible présence a de multiples causes :

- › ces modèles ont été peu produits,
- › le MGiste s'attend à tenir le volant d'une auto vive, à la ligne résolument sportive,
- › les berlines sont plus lourdes que les coupés ou cabriolets. Même si elles sont dotées de mécaniques à image sportive comme dans la gamme MG, leurs performances s'en ressentent,
- › pendant la période où elles n'étaient devenues que de simples voitures d'occasion présentant peu d'intérêt et au look suranné, nombre d'entre elles ont été dépouillées de leurs organes mécaniques qui ont trouvé une nouvelle destination sur une TC, une TD ou encore une TF. Il en reste donc relativement peu qui soient complètes et en état de rouler.

La mutation de MG à partir de 1935

À partir de 1935, William Morris, principal actionnaire de MG, décide de rationaliser la production et les gammes de ses marques : MG, Riley et Wolseley. MG est alors reprise en mains par Leonard Lord : exit le service compétition, le constructeur doit élargir sa clientèle bien au-delà des amateurs de petites voitures sportives qui ont fait sa réputation. MG doit réduire ses coûts en maximisant l'utilisation de la banque d'organes du groupe et aborder le marché des familles avec des modèles plus lucratifs.

Dans cet esprit, Cecil Kimber avait lancé la Série T, à partir de 1936, ainsi que les grosses berlines SA (2288 cm³) puis WA (2561 cm³). Elles seront rejointes par la VA (1548 cm³). Cette percée sur le marché



MG VA

des voitures familiales nécessitait, pour être complète, d'adjoindre une familiale plus compacte et de plus grande diffusion. Tel est le projet EX 166, élaboré par le bureau d'études Morris de Cowley, qui devait donner naissance à la Y Type. Il était prévu qu'elle soit présentée au salon de Londres en 1939 pour être commercialisée l'année suivante. Mais la guerre éclate et, à son issue, la production des SA, VA, WA ne reprendra pas, tandis que le nouveau modèle ne pourra être produit qu'à partir de 1947, faute de matières premières.

Un modèle luxueux, techniquement moderne et innovant



MG YA



Morris Eight

Certes, la ligne est un peu datée lorsque la MG Y, ou plutôt la «MG One and a Quarter Litre Sports Saloon» car tel est son nom, apparaît en 1947 au London Motor Show : dessin classique avec ses ailes bien détachées du capot moteur et ses phares comme suspendus entre ailes et capot. Bien qu'on sente encore l'influence des «caisses carrées», la ligne que l'on doit à Gerald Palmer est plus fuyante. À l'inverse sur la Morris Eight Serie E de 1938, dont elle est issue, on constate plus de modernisme : les ailes sont un peu intégrées à la ligne de la voiture, les marchepieds ont disparu et les phares sont quasiment encastrés.



Pourtant, la MG Y, on s'en tiendra à cette appellation qui a été peu utilisée commercialement, présente de nombreuses innovations :

- › Un train avant à roues indépendantes, une quasi-première chez MG, présenté en 1936 et conçu par Alec Issigonis, le « père » de la Mini. Un seul modèle MG avait été doté de roues indépendantes, c'était la Type R dédiée à la compétition (cf Heritage n°57 et 58),
- › Des ressorts hélicoïdaux à l'avant avec amortisseurs hydraulique,
- › Une direction à crémaillère,
- › Une boîte 4 vitesses dont 3 synchronisées,
- › Des freins à commande hydraulique qui, à l'époque, ne sont pas encore généralisés dans la production automobile,
- › Des crics hydrauliques intégrés (Jackall), jamais vus sur une auto de cette catégorie. Ils permettaient de lever l'avant, l'arrière ou l'ensemble de la voiture, en actionnant simplement le levier de la pompe située dans le compartiment moteur,
- › À l'intérieur, l'équipement est riche et de qualité. Le tableau de bord est en noyer verni, comme les encadrements de fenêtres. Le conducteur trouve en face de lui deux cadrans octogonaux du plus bel effet. Chaque passager, assis sur des sièges baquets en cuir de belle facture, dispose d'un cendrier. La banquette arrière est dotée d'un accoudoir central escamotable et d'accoudoirs

latéraux fixes. Une moquette épaisse au sol contribue à la perception de luxe et de confort. Le pare-brise peut s'entrebâiller et l'aération est complétée par un toit ouvrant coulissant ainsi que par des glaces descendantes, sur les quatre portes. On notera également la présence d'un rideau occultant la lunette arrière, que l'on actionne depuis le poste de conduite.



Ces caractéristiques techniques avancées et un tel niveau d'équipement sont sans concurrence sur une berline de cette catégorie. Le succès paraît assuré. En 1948, MG lance une version pour l'exportation. La MG YA a ainsi été la première MG produite avec le volant à gauche.

Morris Eight ou Morris Ten ?

Cette nouvelle MG Y Type est un bel exemple de l'exploitation de la banque d'organes du groupe. La MG Y - on ne l'appellera YA qu'après la sortie de la YB - n'est ni une Morris Eight, ni une Morris Ten, mais un subtil cocktail de ces deux modèles auquel a été ajoutée la «MG touch».

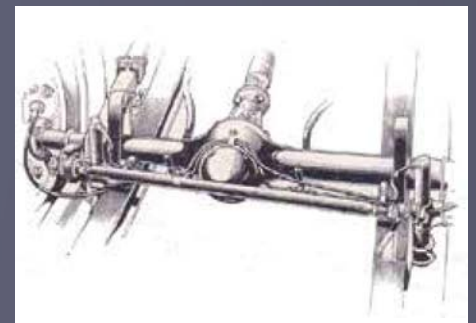
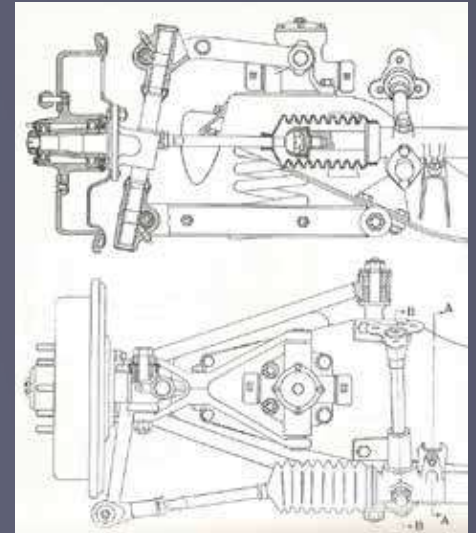
La mécanique provient principalement de la Morris Eight Serie M 8 hp, sortie en 1938. Le moteur, réalésé à 1250 cm³ et déjà vu sur la TB, est le fameux moteur XPAG (cf Heritage n°58) qui réapparaît également sur la MG TC.



Ce moteur à soupapes en tête n'aura qu'un seul carburateur sur la Y ramenant la puissance à 46 bhp sur ce moteur XPAG/SC. Même ainsi bridée, l'auto était plus puissante que la plupart des autres berlines britanniques de taille similaire. En effet, de nombreux constructeurs produisaient encore des moteurs atones à soupapes latérales.

La boîte de vitesses à 4 rapports, dont 3 sont synchronisés, ainsi que le pont arrière proviennent de chez Morris également. Ils équipaient aussi la TB. Le poids plus élevé de la MG Y accentuera les casses de demi-arbres de roues sur ce modèle.

Le train avant à ressorts hélicoïdaux et roues indépendantes provient du prototype de la Morris Ten qui l'a abandonné sur les modèles de série. La MG Y est donc le premier modèle du groupe à utiliser ce train avant qui présente un progrès important en matière de confort et de comportement routier.



Pour ce qui est de la caisse, c'est celle tout en acier de la Morris Eight Serie E qui servira de base, mais en retenant la solution classique d'une caisse boulonnée sur un châssis, là où la Morris avait une caisse avec châssis intégré. On lui a greffé un capot plus long - celui de la Morris Ten - avec une calandre MG typique et des ailes arrière fuyantes, masquant légèrement un coffre proéminent. MG est resté fidèle à son châssis échelle qui sera innovant sur ce nouveau modèle : il est doté de robustes traverses tubulaires et passe sous l'essieu arrière, pour abaisser le centre de gravité. Cette architecture à châssis séparé était la condition pour la mise en place des crics hydrauliques « Jackall ».

Ainsi équipée, cette Y, cocktail de Morris Ten et de Morris Eight à la sauce MG, dominait la catégorie fiscale des 10hp.





L'accueil de la presse

La presse, spécialisée ou non, a réservé un accueil très élogieux à ce nouveau modèle. Elle mentionne la richesse et le grand confort de l'habitacle, la modernité de certaines solutions techniques proposées sur un modèle de cette catégorie, ainsi que les performances, tant à la lumière du chronomètre que du dynamisme du comportement routier.



Les roues fils n'étaient pas proposées à l'époque. Il s'agit d'une adaptation ultérieure.

Les journalistes les plus avisés dénonceront néanmoins certains choix, comme le pont arrière bruyant et relativement fragile. Il sera remplacé sur la YB.

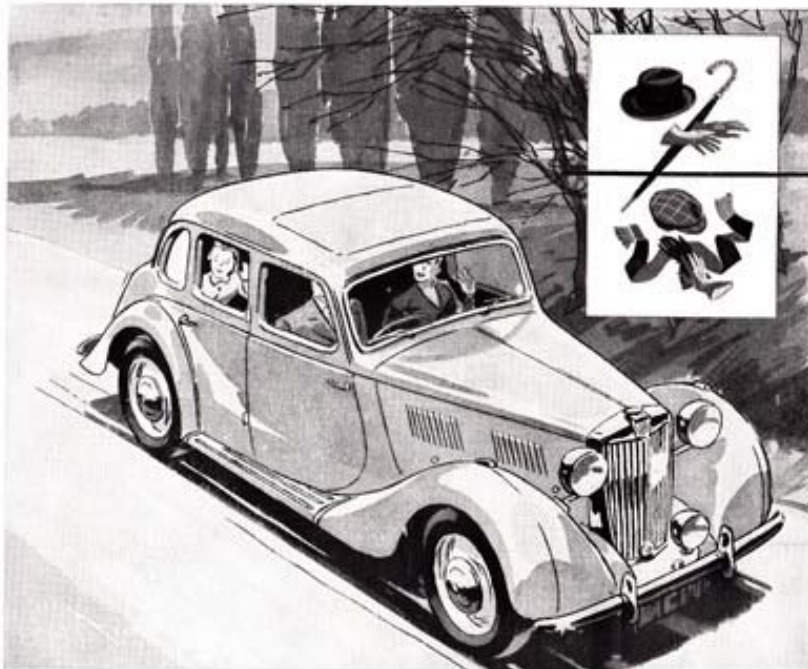
Malgré les commentaires enthousiastes de la presse et les réelles qualités du modèle, la ligne désuète s'est avérée être un handicap sur le plan commercial.

Vous avez maintenant de quoi vous laisser séduire par une MG YA. S'il manque encore un déclic, lisez les témoignages des heureux propriétaires en page suivante. Dans le prochain numéro, nous aborderons la YT et la YB puis nous donnerons la parole aux propriétaires de MG YT.

Pascal Couturier

Sources : www.mg-cars.org.uk/imgytr/index.shtml ce site est une mine d'informations

Autre lecture utile : MG Y Type Sports Saloon de Neil Cairns édité en 2022.



Dual personality

For those who are men about town and boys about speed, the 1½ litre M.G. Saloon has instant appeal. It looks well in the High Street, goes well on the open Highway, and behaves like a thoroughbred under all conditions. Beneath the gracefully styled bonnet is a 1250 c.c. engine that is basically the same as Lt. Col. "Goldie" Gardner used (in supercharged form) for his new International Class speed records. Good looking, versatile and reasonably priced, the M.G. Saloon is the family car with the sporting heart.

One and a quarter litre



SALOON

Safety  Fast!

Ce qu'en disent les propriétaires de MG YA

Raymond Delisle – Suisse : MG YA 1950, MGB

« Ma découverte de la MG Y fut en Afrique du Sud, en 1986 avec Philippe Douchet. J'ai eu tout de suite un coup de foudre et ai demandé à un ami anglais de m'en trouver une. Elle est de 1950. Après une restauration complète là-bas, j'ai reçu la voiture début 1989. Elle roule très bien. J'ai été deux fois en Angleterre et fait une dizaine de mariages avec !



Ce qui m'a plu sur ce modèle, c'est la place pour le conducteur, étant moi-même de grande taille. Le volant est réglable, je suis parfaitement à l'aise. Son intérieur tout en bois, le tableau de bord avec tous les boutons et les instruments octogonaux, le petit rideau de la lunette arrière que le conducteur commande avec une ficelle m'ont beaucoup séduit et font partie de mon coup de cœur. C'est une voiture qui tient bien les 80 ou 90 km/h sur le plat et qui a de la place pour quatre personnes. Elle est peut-être un peu lourde dans les côtes avec un 1250 cm³.

Je roule entre 1 500 et 1 800 km par an si je ne vais pas à l'étranger. Je roule un peu en hiver, si les routes sont propres, même sans chauffage. En été j'ouvre le toit et le pare-brise et je ferme la bouche pour éviter d'avaler les moustiques... J'évite les grandes routes et les grandes villes. J'ai un immense plaisir à rouler avec mes deux MG, avec une toute petite préférence pour la Y. Il y a 18 MG Y répertoriées en Suisse mais toutes ne sont pas roulantes. »



Loïc Uhlirsch – Suisse : MG YA 1951, MGA, MG J2

Nous avons eu le plaisir de découvrir la MG YA de Loïc aux 40 ans du MGCF à Vichy en 2021.

« Bien qu'elle soit sortie en 1947, la YA présente un look d'avant-guerre qui m'a bien plu. À l'époque, je recherchais une MG pour les balades avec les enfants mais pas trop encombrante. La YA était le bon compromis ! La YA était stockée dans un grenier au-dessus d'un garage, en pièces détachées... Elle est sortie de l'usine d'Abingdon le 8 novembre 1951. Après 30 ans passés dans la région de Londres auprès de différents propriétaires, tous identifiés, elle fut achetée par mon prédécesseur pour continuer son chemin sur les routes de Suisse.

Depuis 2005, date de son achat, et après cinq années d'une restauration complète depuis le châssis, nous profitons en famille de son confort et de sa souplesse de conduite.

Sa couleur Clipper Blue & Old English white lui va à ravir ! »

