



MG YA, YB ET YT : «GÉNÉRATION Y» 2/2

Nous avons vu, dans notre numéro précédent, la genèse de la MG Y. Nous abordons, dans ce deuxième volet, les évolutions du modèle.

Les carrosseries spéciales

Certains carrossiers se sont intéressés à la MG Y, dès sa présentation, pour proposer des versions découvrables. MG a livré, en 1948, neuf châssis de Y-Type à des carrossiers, principalement en Suisse. Des exemplaires ont été identifiés chez Reinbolt & Christé, chez Beutler ou encore chez Ramseier-Worblaufen.



Y1366 de Reinbolt & Christé

On trouve quelques autres châssis de YA/YB avec des carrosseries découvertes, mais il s'agit de transformations ultérieures, après une première vie en conduite intérieure.

Un châssis a été également habillé par l'italien Zagato sur commande d'un importateur de Los Angeles qui espérait en commercialiser 70 (voir Heritage n° 37). Ce sera un coupé ; il n'y aura pas de suite.



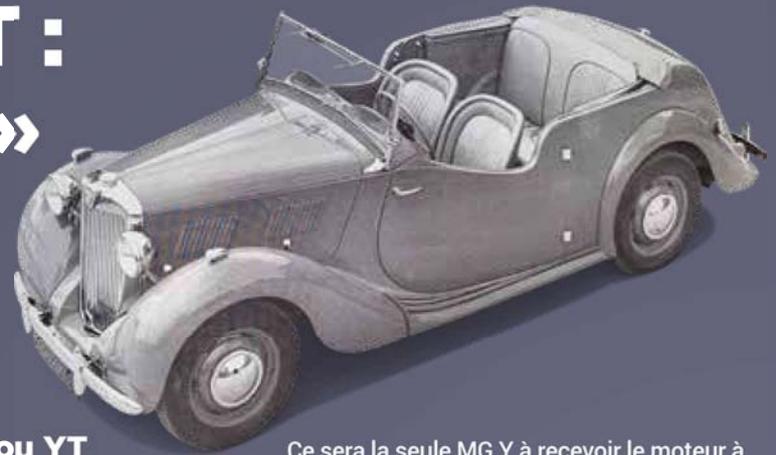
La Y Tourer ou YT

Les carrosseries quatre places découvrables réalisées en Suisse ont convaincu l'usine de produire une telle version. Quel possesseur de MG Série T n'a jamais regretté de ne pouvoir emmener qu'une seule personne avec lui pour se balader cheveux au vent ? Au Motor Show de 1948, la MG Y Tourer, ou YT, sera la réponse idéale : même robustesse, même agrément de conduite, deux portes, mais la convivialité en plus avec ses quatre places et son coffre !

La roue de secours est disposée, comme sur la YA, dans un compartiment dédié, sous le coffre.



Le tableau de bord en noyer de la YA laisse la place à un modèle extrapolé de celui de la TC, sans boîte à gants, avec un compteur devant le conducteur et le compteur de vitesse devant le passager. L'accastillage en noyer a disparu, mais la YT bénéficie de la même qualité que la YA pour sa sellerie en cuir d'excellente facture. La capote, entièrement repliable, couvre l'ensemble de l'habitacle. Des « side-screens » complètent l'ensemble, rappelant le style des torpédos d'avant-guerre.



Ce sera la seule MG Y à recevoir le moteur à deux carburateurs de la TC qui ne procurera toutefois que des performances très légèrement supérieures à la berline, malgré un poids réduit. On en trouvera néanmoins quelques-unes sur les circuits et en rallye.



Les pièces spécifiques à la YT sont plus nombreuses qu'il n'y paraît : la caisse, bien entendu, mais aussi le capot, le pare-brise, les fixations de sièges, le filtre à air... Le pare-chocs est identique à celui de la YB. D'autres pièces sont différentes des YA/YB, mais sont souvent partagées avec les TC/TD.

La MG YT a été la première MG découvrable de série proposée à la fois en conduite à droite et à gauche. En effet, elle était destinée exclusivement à l'exportation, principalement Amérique du Nord et Australie.



N'ayant pas connu le succès sur le marché américain qui était la principale cible visée, sa production sera arrêtée dès 1950. D'autres constructeurs britanniques ont rencontré les mêmes difficultés commerciales à cette époque avec leurs quatre places découvrables. Le temps de la torpédo était bien révolu ! La MG YT est, aujourd'hui, une vraie rareté qui a été produite à seulement 881 exemplaires.

L'évolution YB

En 1952, MG décide de mettre à jour sa petite berline sportive qui peine sur le marché.

Les modifications sont de réelles améliorations portant principalement sur des éléments essentiels :

- › Moteur XPAG/SC2 avec filtre à huile intégré sur le côté de la pompe.
- › Le système de freinage est maintenant plus efficace, similaire à celui de la TD.
- › La géométrie du train avant est modifiée et complétée par une barre stabilisatrice.
- › Les amortisseurs arrière sont renforcés, la barre Panhard disparaît.
- › Le pont arrière est remplacé par le pont hypoïde de la TD, plus moderne, moins bruyant et plus robuste.
- › Des roues de 15 pouces (16 pouces sur la YA) contribuent à améliorer la tenue de route. Elles entraînent une légère modification des ailes arrière.



- › Le circuit électrique est fiabilisé.
- › Le diamètre des phares est réduit à 7 pouces, le nouveau standard de Lucas.
- › Des butoirs apparaissent sur les pare-chocs.
- › Un chauffage est proposé en option.



Sur cette YB, les roues fils sont une adaptation ultérieure

À la lecture de la liste, non exhaustive, des modifications, il faut être un expert pour distinguer, au premier coup d'œil, une YB d'une YA. De plus la transition YA / YB est très difficile à définir exactement. Quelques dernières YA avaient déjà profité de certaines améliorations. Et ce n'est qu'à partir du châssis YB 286 (la série commence à 251) que la plupart des modifications seront appliquées. On les trouvera toutes seulement à partir de YB 460.

Les chiffres de production

8 333 MG Y ont été commercialisées, ce qui est peu. Pourtant, la production en 1949 et 1950 avait dépassé les 2 000 unités mais elle est retombée à 1 000 dès 1951.



Manifestement, « les MGistes dont la famille s'était agrandie », une des cibles visées, n'ont pas suffi à assurer la montée en cadence durable de ce modèle lancé en 1947 - très tardivement par rapport à sa conception - dans l'ombre du succès de la TC. La ligne datée n'a pas convaincu, en dépit des qualités indéniables de l'auto et d'un excellent accueil de la presse. Un autre facteur qui a limité la diffusion de la YA était sa tarification. Aux Etats-Unis, par exemple, la YA était facturée 2 250 \$, tandis que la TD était à 1 850 \$. Pour 2 000 \$, on commençait à trouver des voitures familiales plus modernes, avec plus d'espace et des performances voisines.

La présentation de la MG Magnette ZA en 1953 mettra rapidement un terme à la production de la série Y qui était dépassée, que ce soit sur le plan esthétique ou mécanique. La Magnette apportera, entre autres, une ligne aérodynamique, une caisse autoporteuse et un moteur plus puissant.

Modèle	Période	Nombre d'unités
YA	1947 - 1952	6 151
YB	1952 - 1953	1 301
YT	1949 - 1950	881

NB : comme souvent, les chiffres de production à l'unité près varient selon les sources, mais les ordres de grandeur restent identiques.

Anders Ditlev Clausager a écrit dans son livre MG Saloon Cars : « S'il existe un point commun entre les berlines très différentes décrites dans ce livre, c'est qu'elles ont toujours fait l'objet de plus de mépris que d'éloges. Elles ont souvent été mal comprises, mal jugées ou injustement calomniées. Et pourquoi ? Tout simplement parce qu'elles ont été accusées de ne pas être de « vraies » MG.

Voilà une des explications possibles au relatif échec commercial de ces Y Type.

	YA	YT	YB
Moteur 4 cylindres en ligne à soupapes en tête	XPAG/SC	XPAG	XPAG/SC2
Cylindrée	1250 cm ³	1250 cm ³	1250 cm ³
Carburateur	1 SU H2	2 SU H2	1 SU H2
Puissance	46 ch	54 ch à 5500 t/mn	46 ch
0 à 60 miles	28 s	25 s	28 s
Vitesse max	70 m/h	75m/h	70 m/h
Boîte de vitesses	4 vitesses dont 3 synchronisées	4 vitesses dont 3 synchronisées	4 vitesses dont 3 synchronisées
Pont	Rigide	Rigide	Rigide hypoïde
Freins	Hydraulique tambours	Hydraulique tambours	Hydraulique tambours
Direction	crémaillère	crémaillère	crémaillère
Roues pleines tôle	16 pouces	16 pouces	15 pouces
Châssis	Longerons et traverses caissonnés	Longerons et traverses caissonnés	Longerons et traverses caissonnés
Suspension	AV : roues indépendantes AR : ressorts lames semi-elliptiques Barre Panhard	AV : roues indépendantes AR : ressorts lames semi-elliptiques Barre Panhard	AV : roues indépendantes Barre stabilisatrice AR : ressorts lames semi-elliptiques
Consommation	9 à 11 l. /100km	10 à 12 l. /100km	9 à 11 l. /100km
Longueur (m)	4,09	4,09	4,09
Hauteur (m)	1,45	1,48 (capote en place)	1,45
Largeur (m)	1,52	1,52	1,52
Poids	Environ 900 kg	Environ 800 kg	Environ 900 kg

Un pivot technologique

Ces autos, avec leur air désuet, sont délaissées et pourtant la MG Y est le



chaînon essentiel entre les MG d'avant-guerre et les Séries T « modernes » - TD et TF - ainsi que les autres sportives qui leur succéderont jusqu'aux années 90 :

› La MG TD, sortie en 1949 – reprendra le châssis de la Y avec quelques modifications mineures. La TD offrira ainsi une sécurité et un agrément de conduite très évolués par rapport aux TA/TB/TC.

› Le train avant de la MG Y, avec ses roues indépendantes et ses ressorts hélicoïdaux, associé à une direction à crémaillère, sera repris sur les modèles qui lui succéderont : TD, TF, MGA, Magnette Z, Midget, MGB, et même la RV8 produite jusqu'en 1995 !

› Les freins avant Lockheed de la YB à deux patins primaires seront présents sur les TD, TF et MGA 1500.



À l'image du mouvement « Save the Z ! », lancé par le MG Car Club et relayé par le MGCF, la Série Y, si attachante, mériterait bien un « Save the Y » ! Si vous avez une Y, quel que soit son modèle, et qu'elle n'est pas référencée au club (non roulante, acquisition récente, en cours de restauration, oubli...) faites-vous connaître auprès des responsables du registre (voir page 33) !

Pascal Couturier

Sources : <https://www.mg-cars.org.uk/imgytr/index.shtml> Un grand merci à son auteur, Paul Barrow. Ce site est une mine d'informations.

Une autre lecture utile : MG Y Type Sports Saloon de Neil Cairns 2022.



Les MG Y en compétition

Quelques MG Y sont apparues en compétition car, malgré le poids de la berline, celle-ci disposant quasiment de la mécanique de la TC, il était facile d'en améliorer les performances.

Dick Jacobs était déjà bien connu chez MG. Il pilotait des voitures de la marque depuis quelques années déjà lorsqu'il acquiert UHK 111, une YB. La réglementation ne permettait qu'une préparation légère. Quelques modifications ont été apportées sur l'auto : vérification de l'assemblage du moteur, arbre à cames de TC dont la levée de soupapes est augmentée, soupapes agrandies montées sur ressorts doubles. C'était au quotidien la voiture de son épouse et, le week-end, Dick partait avec par la route pour rejoindre un circuit.

Avec cette auto, il obtiendra une victoire de classe trois fois de suite entre 1952 et 1954 aux « Daily Express Silverstone International Production Car Races ». Elle est maintenant exposée en bonne place au musée du circuit de Silverstone.

La légende dit que le retour de MG à la compétition ne serait pas étranger aux résultats de Dick Jacobs sur les circuits... On le retrouvera un peu plus tard, notamment avec des Midget.

On verra, çà et là, quelques MG YA, YB ou Tourer engagées sur diverses pistes ou rallyes par leurs propriétaires, jusqu'aux USA et Canada, mais les éventuels palmarès ont laissé peu de traces dans les archives...



Barbara Marshall, Betty Haig et leur MG YA ont participé au Monte-Carlo 1950 (abandon)

On aurait pu citer, dans les carrosseries spéciales, une réalisation sur le dernier châssis produit, le YB 1551. Il s'agit du coupé XN 01 que l'on a vu sur les circuits au début des années 50, piloté par Dick Jacobs, mais sans grand succès cette fois-ci. En 1954, cette mécanique n'était plus compétitive. Un autre modèle identique a été réalisé pour un des clients de D. Jacobs. La coque en fibre de verre reposait sur une armature légère en tubes d'acier fins dont l'arrière n'est pas sans rappeler le coupé dessiné par Zagato. Cette coque avait été conçue par RGS Automobile Components Ltd, qui la proposait avec des adaptations sur plusieurs châssis d'empattements différents : TVR, Bristol 400, MG YB... XN 01 existe toujours.



La Y Tourer de Christian Chillou – Touraine : MG YT 1949, MG TD 1953

Cette belle histoire commence en 2018 par l'achat d'une MG TD de 1953. Lors de la prise de possession de notre TD, la YT était là, dans le hall du garage, sublime avec sa carrosserie noire, sa sellerie couleur havane et sa capote beige. Gros coup de foudre ! Elle me faisait penser à une Bentley de la même époque.



Mais je me disais aussitôt qu'il fallait l'oublier. Nous sommes donc repartis au volant de notre TD. Tout heureux ! Une petite année passe, sans oublier la YT. Allant souvent sur Internet, voilà que je la reconnais, toujours à vendre mais dans un autre garage. Mon cœur s'accélère... J'en parle à mon mari qui la trouvait jolie, lui aussi. Nous prenons rendez-vous avec le garage Pérou, bien connu du MGCF. Mon mari essaye la voiture avec Eric Pérou à ses côtés. Je reste au garage. Ils reviennent et mon mari achète la voiture sur le champ. Quelle surprise et quelle joie à la fois je n'oublierai jamais. Nous découvrirons que notre YT de 1949 avait déjà fait partie du MGCF.

Depuis, nous avons participé en 2019 à divers événements dont Chinon Classic et les Classic Days sur le circuit Bugatti où nous avons eu la chance d'ouvrir la parade. Nous sillonnons les départementales de notre belle Touraine, faisons des rallyes et participons souvent aux rassemblements d'anciennes le dimanche où notre YT remporte un vif succès. Elle tourne comme une horloge. Bref, cette voiture nous apporte beaucoup de satisfaction. Elle n'est pas à vendre. Nous l'aimons trop !!!
D'après le récit d'Isabelle Cier

For years
the most
consistently
successful
sports car
in the world

Safety **MG** fast!

THE M.G. CAR COMPANY LIMITED, SALES DIVISION, COWLEY, OXFORD
London Showroom: Crossways Motors Ltd., Stratton House, 56 Piccadilly, W.1
Oxford Showroom: St. Giles Motors Ltd., 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140, 142, 144, 146, 148, 150, 152, 154, 156, 158, 160, 162, 164, 166, 168, 170, 172, 174, 176, 178, 180, 182, 184, 186, 188, 190, 192, 194, 196, 198, 200, 202, 204, 206, 208, 210, 212, 214, 216, 218, 220, 222, 224, 226, 228, 230, 232, 234, 236, 238, 240, 242, 244, 246, 248, 250, 252, 254, 256, 258, 260, 262, 264, 266, 268, 270, 272, 274, 276, 278, 280, 282, 284, 286, 288, 290, 292, 294, 296, 298, 300, 302, 304, 306, 308, 310, 312, 314, 316, 318, 320, 322, 324, 326, 328, 330, 332, 334, 336, 338, 340, 342, 344, 346, 348, 350, 352, 354, 356, 358, 360, 362, 364, 366, 368, 370, 372, 374, 376, 378, 380, 382, 384, 386, 388, 390, 392, 394, 396, 398, 400, 402, 404, 406, 408, 410, 412, 414, 416, 418, 420, 422, 424, 426, 428, 430, 432, 434, 436, 438, 440, 442, 444, 446, 448, 450, 452, 454, 456, 458, 460, 462, 464, 466, 468, 470, 472, 474, 476, 478, 480, 482, 484, 486, 488, 490, 492, 494, 496, 498, 500, 502, 504, 506, 508, 510, 512, 514, 516, 518, 520, 522, 524, 526, 528, 530, 532, 534, 536, 538, 540, 542, 544, 546, 548, 550, 552, 554, 556, 558, 560, 562, 564, 566, 568, 570, 572, 574, 576, 578, 580, 582, 584, 586, 588, 590, 592, 594, 596, 598, 600, 602, 604, 606, 608, 610, 612, 614, 616, 618, 620, 622, 624, 626, 628, 630, 632, 634, 636, 638, 640, 642, 644, 646, 648, 650, 652, 654, 656, 658, 660, 662, 664, 666, 668, 670, 672, 674, 676, 678, 680, 682, 684, 686, 688, 690, 692, 694, 696, 698, 700, 702, 704, 706, 708, 710, 712, 714, 716, 718, 720, 722, 724, 726, 728, 730, 732, 734, 736, 738, 740, 742, 744, 746, 748, 750, 752, 754, 756, 758, 760, 762, 764, 766, 768, 770, 772, 774, 776, 778, 780, 782, 784, 786, 788, 790, 792, 794, 796, 798, 800, 802, 804, 806, 808, 810, 812, 814, 816, 818, 820, 822, 824, 826, 828, 830, 832, 834, 836, 838, 840, 842, 844, 846, 848, 850, 852, 854, 856, 858, 860, 862, 864, 866, 868, 870, 872, 874, 876, 878, 880, 882, 884, 886, 888, 890, 892, 894, 896, 898, 900, 902, 904, 906, 908, 910, 912, 914, 916, 918, 920, 922, 924, 926, 928, 930, 932, 934, 936, 938, 940, 942, 944, 946, 948, 950, 952, 954, 956, 958, 960, 962, 964, 966, 968, 970, 972, 974, 976, 978, 980, 982, 984, 986, 988, 990, 992, 994, 996, 998, 1000

Safety **MG** fast!

STAND No. 148
GROUND FLOOR
EARLS COURT

see them at the Motor Show

Here are three of the MG breed that we shall be showing at Earls Court; the MG Midget, the MG 1 1/2 litre Saloon and, for its first time 'out of the stable,' the new MG 1 1/2 litre Tourer. They've got many more interesting features than we can show you here, so be sure to come and see us at the Motor Show.

Safety **MG** fast!

THE M.G. CAR COMPANY LTD., ABINGDON-ON-THAMES
Chassis Business: Midget Experts Ltd., Oxford, and at Piccadilly, London, W.1