

L'AUTO BRITANNIQUE

Gilles Bachand

MG SERIE Y : LE JOYAU OUBLIÉ



Le monde entier connaît la MG Série T, laquelle incarne la quintessence de la petite voiture sport britannique. Il s'est fabriqué 53 000 exemplaires de ce roadster biplace entre 1936 et 1955.

Mais, MG a également émit une variante pour son marché intérieur extrêmement rare et méconnue de ce grand succès : la Série Y pouvant accueillir quatre passagers!

La version décapotable, la YT Tourer, fut produite en 877 exemplaires entre 1948 et 1951 (aujourd'hui, il n'en resterait que 168 fonctionnelles sur 295 connues, dont 7 au Canada).

Par contre, la version berline fut beaucoup plus répandue : 6,158 YA Saloon entre 1947 et 1951 (381 fonctionnelles sur 957 connues, dont 3 au Canada) et 1 301 YB Saloon en 1952 et 1953 (205 fonctionnelles sur 372 connues, dont 1 au Canada).

Son aspect suranné a une origine historique fort compréhensible. Juste avant la Seconde Guerre mondiale, MG envisage de compléter sa gamme de berlines, constituée jusque-là par les «SVW», par un modèle de plus petite cylindrée, exploitant des éléments des Morris Séries 10/4-M et 8-E sorties en 1938. Conçue donc à cette

époque et destinée à être lancée au Salon de l'Auto de 1940, elle dut toutefois attendre la fin de la guerre et la reconstruction de l'industrie britannique avant de finalement voir le jour. Son prix de base était de 525 £, mais, en plus d'une aura de grâce et de charme d'avant-guerre, la finition intérieure est d'un très haut niveau; les cadrans sont octogonaux, la colonne de direction est réglable, le parebrise peut s'ouvrir par le bas au moyen d'une petite manivelle sur le tableau de bord, le toit ouvrant est offert de série, la sellerie est en cuir, le tableau de bord et le cadrage des glaces latérales sont en noyer, la lunette arrière dispose d'un store et du tissu de qualité est employé aux bons endroits.

Côté mécanique, on bénéficiait d'une direction à pignon et crémaillère, d'une suspension indépendante à l'avant et d'une transmission à 4 rapports synchronisés (sauf la première vitesse). Une curiosité : la Y peut être surélevée, à l'avant, à l'arrière ou totalement, grâce au «Jackall System», un système de 4 crics hydrauliques attachés en permanence au châssis et commandés par une pompe située sous le capot. Quant au moteur, il s'agit du quatre cylindres XPAG de



L'AUTEUR ET SON VIEIL AMI WINSTON



1 250 cc (76 p.c.) et à soupapes en tête, adopté par la Série T à compter de 1939. N'étant toutefois équipé que d'un seul carburateur SU, il ne développera que 46 chevaux à 4 800 tours. La vitesse maximale de la voiture est de 70 milles à l'heure et sa consommation peut facilement atteindre plus de 30 milles au gallon... mais jamais simultanément! Tout cela peut dégager une impression d'ennui selon les standards d'aujourd'hui, mais le comportement d'une Y est étonnamment pétillant pour l'époque et cette petite berline sport était la VW Golf GTi de son temps. Il est étonnant qu'elle puisse accueillir confortablement quatre passagers malgré qu'elle soit aussi compacte qu'une Triumph Spitfire (145 x 59 pouces)!

Bien sûr, il s'agit de mécanique britannique, réputée de tout temps pour ses pertes de lubrifiants. À un point tel que même les épaves d'aujourd'hui ne sont sérieusement rouillées qu'à l'arrière, l'avant ayant été libéralement aspergé d'huile pendant des décades. Une fuite est «normale*» au niveau du couvercle de la chaîne de distribution et du joint d'étanchéité arrière du vilebrequin. De même, un petit nuage bleu n'est pas inhabituel au démarrage. Enfin, une consommation d'un litre d'huile aux 1 000 milles ne devrait pas vous faire perdre le sommeil.

*Une voiture anglaise ne perd jamais son huile. Elle marque son territoire.

Cette idiosyncrasie de la race s'accompagne toujours d'insondables défaillances de nature électrique (Lucas – Prince des ténèbres) et le parechoc arrière magnétique s'avère une option à ne pas dédaigner si l'on veut récupérer toutes les pièces de la voiture qui s'en détachent en cours d'une utilisation normale.

Quant au modèle YT Tourer, ses dimensions sont à peine différentes de celles de la Saloon et l'on peut y retrouver certaines des caractéristiques du cabriolet TC/TD de l'époque : portes échanrées, parebrise rabattable, etc. Son moteur est également le petit XPAG, mais pourvu de deux carburateurs SU, ce qui lui donne une puissance de 54 chevaux à 5 200 tours. Le tableau de bord est moins luxueux que celui du Saloon et est inspiré de celui du cabriolet. Contrairement au Saloon destiné exclusivement aux marchés britannique et australien, la YT est spécifiquement conçue pour l'exportation à travers le monde, avec volant à gauche ou à droite.

En 1952, MG améliore la berline Y et lance le modèle YB. Les améliorations portent sur plusieurs aspects mécaniques. Le moteur est désormais pourvu de deux carburateurs SU comme c'était le cas pour la YT Tourer, ce qui lui permet d'atteindre également 54 chevaux. Le pont arrière est plus moderne, la suspension est améliorée et une barre antiroulis est installée à l'avant. En outre, l'utilisation de roues de 15 pouces, à la place de 16 pouces, améliore encore les

qualités routières du véhicule. Quelques modifications de finition intérieure interviennent également (cadrans ronds par exemple), tout en conservant un excellent niveau général. Le modèle YB continue à dégager une impression de luxe inhabituel pour une petite berline.

Lorsque vous conduisez la Y, le parebrise vous offre un spectacle étonnamment similaire à celui que vous auriez au volant d'une Ford Model A : un charmant petit museau flanqué de gros phares chromés. Mais là cesse la similitude : vous êtes toutefois enveloppé dans un chaleureux environnement de Saloon britannique et les caractéristiques techniques de votre voiture sont clairement à l'avant-garde de son époque. En émergeant de l'habitacle, vous savourez le charme d'une ligne typiquement 1935 et d'un profil classique rappelant celui de la Rolls. D'ailleurs, le surnom de la Y est «Pocket Bentley»!

Cette petite sportive pratique est curieusement malaimée. Bien qu'elle soit essentiellement une TD en habits du dimanche et même si elle est en parfaite condition, la valeur marchande d'une Y n'est jamais très élevée, ce qui dissuade beaucoup de propriétaires à investir dans une dispendieuse restauration. Les beaux exemplaires sont donc relativement rares et les propriétaires, leur vouant une fidèle affection, refusent de s'en départir.

Après sa restauration en 1996, la voiture de l'auteur vécut les dix années suivantes sur l'une des minuscules Iles Shetland, où son propriétaire âgé ne disposait que de quelques kilomètres de route afin de lui faire prendre un peu d'exercice. À son retour en Albion, elle fut immédiatement acquise sur un coup de cœur par un enthousiaste qui la présenta à son épouse... laquelle fut positivement horrifiée? Le pauvre confia son chagrin au registraire du Club des MG-Y, lequel m'alerta sur-le-champ. Après un an de recherches, l'affaire fut enfin conclue dans les heures qui suivirent la réception de ce message et la belle arriva chez moi quelques jours avant Noël 2006.

Épilogue : Récemment, Mario Boies n'avait pas en stock les bougies correctes pour ma MG-Y. Après une longue étude des tables de conversion, j'ai découvert que la bougie recommandée par le manuel technique de 1951 se fabriquait encore, mais sous un autre numéro de modèle. Je l'ai facilement trouvée chez Canadian Tire... dans le rayon des TONDEUSES!

Aujourd'hui, la valeur des MG de cette période est comme suit :

| Série | Passable | Bonne | Excellente | 100 points |
|---------------|-----------|------------|------------|------------|
| YA/YB 1947-53 | 5 000, \$ | 8 500, \$ | 16 000, \$ | 20 000, \$ |
| YT 1948-51 | 7 000, \$ | 12 500, \$ | 23 000, \$ | 28 000, \$ |
| TD 1949-53 | 9 000, \$ | 5 000, \$ | 28 000, \$ | 34 000, \$ |

Pour en savoir plus : <http://www.mgcars.org.uk/mgccy>



Le système Jackall en action