

DOSSIER

MGA/TR3

GENERATION «NOUVELLE VAGUE»



SANS ELLES, LE ROYAUME UNI N'AURAIT PAS ÉTÉ CE QU'IL FUT. BIEN SUR, LA JAGUAR XK 120 ET L'AUSTIN HEALEY AVAIENT OUVERT LA VOIE, MAIS À ELLES SEULES, LA

MGA ET LA TRIUMPH TR3 ONT RADICALEMENT RÉNOVÉ L'IMAGE DE LA VOITURE DE SPORT BRITANNIQUE À BON MARCHÉ, POUR LE PLUS GRAND PROFIT DE LA COURONNE ET TOUTE CETTE SORTE DE CHOSES... RIVALES ET TRÈS COMPARABLES, ELLES ONT L'UNE ET L'AUTRE ENTHOUSIASMÉ PLUSIEURS GÉNÉRATIONS D'ADEPTES DU « FAST MOTORING ». PHÉNOMÈNE PEU COURANT, CES DEUX ANGLAISES AU GRAND CŒUR SE COLLECTIONNENT DE PÈRE EN FILS ET ON SE LES TRANSMET MEME PAR HÉRITAGE. GRACE À ELLES, LA « NOUVELLE VAGUE » N'EST PAS PRES DE S'ÉTEINDRE. MAIS LAQUELLE CHOISIR ?...





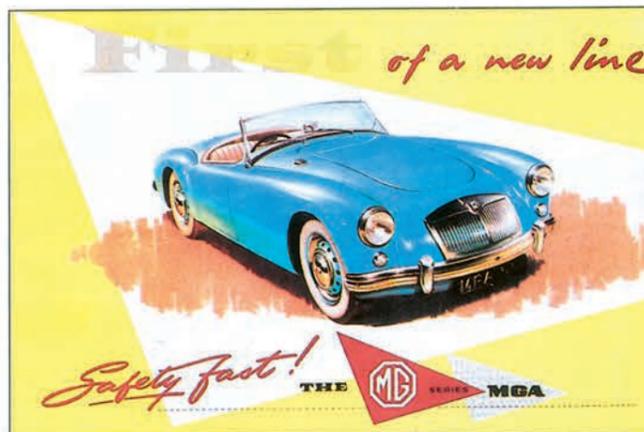
1/MGA : Le succès à la bouche...

Conçue dès 1952 sur la base du prototype « EX 175 » engagé aux 24 Heures du Mans l'année précédente, la MGA devra patienter trois longues années avant d'affronter la sanction du public, à l'automne 1955. Dans l'intervalle, Léonard Lord, patron du groupe BMC (auquel était affiliée la firme MG), lui aura préféré une ultime évolution de la série T Midget (née en 1936) : la « TF ».

A la différence de ses devancières, la TF jugée trop sous-motorisée, ne rencontrera cependant pas la faveur de l'Amérique, marché d'élection de la firme. Devant cet insuccès, Len Lord donnera en 1954 feu vert à la firme d'Abingdon pour mettre en production son nouveau modèle, tout en lui imposant de n'utiliser que des organes communs à toute la gamme BMC.

Responsable du bureau d'études de MG, Syd Enever reprendra (avec des cotes différentes) le châssis de la TF, une solide structure composée de deux épais longerons et de traverses tubulaires de

HISTORIQUE EN OVERDRIVE



La première MGA se contentait de 68 chevaux seulement, soit 20 de moins que la TR2. Au fil des ans, elle évoluera heureusement dans le bon sens.

renfort. Les suspensions, elles aussi dérivées de la TF, seront confiées à des roues indépendantes (par parallélogrammes déformables) à l'avant, l'essieu arrière rigide reposant sur des ressorts semi-elliptiques et des amortisseurs à bras.

Se conformant au cahier des charges établi par Len Lord, Syd Enever installera dans ce châssis le très sage moteur des Morris Oxford, un 4 cylindres culbuté à arbre à cames latéral de 1489 cm³ de cylindrée.

Légèrement retravaillé par le spécialiste Harry Weslake (qui le coiffa notamment de deux carburateurs SU), ce groupe verra sa puissance portée de 50 chevaux (sur les Austin Cambridge et Morris Oxford) à quelques 68 chevaux à 5.500 tours/minute.

En fait, c'est essentiellement sur le plan esthétique que la nouvelle MG innovera le plus. Renonçant aux ailes séparées, la firme d'Abingdon va reprendre (à quelques détails près) les lignes fluides du prototype EX 175, marquées par un décrochement caractéristique des ailes arrière dans l'esprit de la Jaguar XK 120, référence obligée à l'époque. La MGA est, elle aussi, un roadster authentique, sans vitres latérales ni poignées de porte. Susceptible de dépasser légèrement les 155 km/h en pointe et vendue 595 livres seulement (hors taxes) soit 55 livres de moins que la Triumph TR2, sa rivale et pratiquement la moitié du prix d'une XK 120 - la MGA connaîtra un succès immédiat. Mille exemplaires trouveront acquéreur entre septembre et décembre 1955. L'année suivante, elles seront déjà 13.000 à quitter les chaînes d'Abingdon...

MGA 1600 : pour le tonus

Enhardie par ce succès, la firme d'Abingdon dévoilera à la fin de l'année 1956 une version coupé de la MGA. Un pare-brise et une lunette arrière bombés donneront à l'habitacle de cette variante plus « bourgeoise » un aspect bulbeux caractéristique. Légèrement plus lourd que le roadster (45 kilos de différence), le coupé disposera d'un moteur un soupçon plus puissant (72 chevaux contre 68).

En mai 1959, la série recevra la désignation : « MGA 1600 », à la faveur d'un réalésage du 4 cylindres. Grâce à cette augmentation de cylindrée, la puissance disponible grimpera à 80 chevaux à 5.600 t/mn et la vitesse de pointe dépassera désormais les 160 km/h. Le nouveau modèle bénéficiera également de freins à disques Lockheed (à l'avant) qui lui permettront (sur ce point au moins) de lutter à armes égales avec la Triumph TR3. L'exception confirmant la règle, la MGA 1600 demeurera un cas d'espèce au sein du groupe BMC car, à l'encontre des principes édictés par Len Lord, elle bénéficiera d'un moteur développé pour son seul usage (si l'on met de côté la variante Twin Cam). En vue de remédier à cette « insupportable » manifestation d'autonomie, la firme MG sera contrainte de revoir rapidement sa copie. En avril 1961, la nouvelle MGA 1600 « MKII » remettra les pendules à l'heure avec son moteur « normalisé », un 1622 cm³ (commun aux MG Magnette, Riley 4/72 et autres Wolseley) développant 86 chevaux et autorisant une vitesse maximale de l'ordre de 165 km/h. La 1600 MKII sera identifiable à sa nouvelle calandre à barres verticales en retrait (et non plus inclinées) et à ses feux arrière horizontaux.

C'est sous cette dernière configuration que la MGA achèvera sa carrière. Une carrière brillante puisqu'en mars 1962, la firme célébrera la sortie du 100.000^{ème} exemplaire de la série. La production s'arrêtera définitivement, en juillet 1962, au profit de la nouvelle MGB.

La « Twin Cam » : un intermède « délicat »...

Désireux de lutter sur un pied d'égalité avec Triumph et Austin Healey, qui commercialisaient à la même époque des modèles sensiblement plus puissants et



La rarissime variante « Twin Cam » identifiable à ses jantes Dunlop ajourées. Mais l'essentiel est à découvrir sous le capot.

plus performants, la marque d'Abingdon révélera, en septembre 1958, une version spéciale de sa MGA, sensiblement transfigurée sur le plan mécanique. Telle sera la fameuse « Twin Cam » animée (comme son nom l'indique) par un moteur à double arbre à cames en tête étudié par la division Moteurs de Morris. En fait, la « Twin Cam » bénéficiera, la première, du réalésage du 4 cylindres 1500 porté à 1588 cm³. La MGA 1600 profitera de la

même cylindrée, un an plus tard.

Une culasse en aluminium à double arbre à cames en tête, deux carburateurs SU de plus gros diamètre (1 pouce 3/4) et un rapport volumétrique porté à 9.9 permettront à la « Twin Cam » (dotée encore d'un vilebrequin renforcé) de revendiquer 108 chevaux à 6.700 tours/minute et une vitesse de pointe supérieure à 180 km/h. Reconnaisable à ses roues Dunlop à voile ajoutée et à

serrage central, la Twin Cam disposait en outre de quatre freins à disques et de suspensions avant renforcées (ceci afin de faire face au poids plus important reposant sur l'essieu antérieur).

A l'usage, la Twin Cam devait malheureusement s'avérer délicate et, pour tout dire, redoutable à mettre au point. La nécessité d'un parfait réglage de l'allumage et l'emploi - impératif - d'une essence à indice d'octane élevé empêché-



Les chaînes d'Abingdon tourneront au maximum de leurs capacités pour satisfaire la demande internationale...



De la TR2 (à droite) à la TR3 A, l'évolution restera modeste. Mais il n'y avait pas grand chose à reprendre...

ront cette version très affûtée de conquérir le marché américain, le seul qui puisse à l'époque s'avérer rentable pour ce type de modèle. La « Twin Cam » valait en outre 300 livres de plus que le modèle de base, ce qui représentait un supplément non négligeable à l'époque. Abingdon prendra donc la seule décision qui s'imposait en retirant cette variante du catalogue dès le début de l'année 1960. Seuls, 2.111 exemplaires (coupés et roadsters) parviendront à trouver preneur en un peu moins de deux ans. Un certain nombre de châssis destinés à cette série et équipés en conséquence de quatre freins à disques et d'une suspension avant renforcée, demeureront néanmoins en surplus.

La firme trouvera alors le moyen de les « recycler » en créant fin 1959 l'hybride MGA « De Luxe » initialement animée par le moteur de la MGA 1600 puis par celui de la 1600 Mark II.

Au total, 395 châssis « résiduels » pourront ainsi être utilisés ; ce qui fait de la MGA « De Luxe », le modèle le plus rare de toute la lignée et le plus convoité aussi après la Twin Cam...

2/ Triumph TR3 : portrait d'un « standard »

Au début des années cinquante, la Jaguar XK 120 allait connaître une vogue extraordinaire en Amérique. Conséquence logique, les

succès commerciaux de Jaguar vont faire rêver tous les constructeurs britanniques et, parmi eux, Sir John Black, qui avait racheté, en 1945, ce qui subsistait des usines Triumph de Coventry après les bombardements occasionnés par la Luftwaffe pendant la guerre. Comme bien d'autres, Black pressentit qu'il existait un créneau non occupé entre la sympathique mais spartiate MG TD et la très performante XK, d'un tout autre prix.

C'est Walter Belgrove, le styliste-maison, qui se verra confier l'étude ex nihilo des lignes de la future Triumph « Sport » (en 1950, un roadster aux lignes futuristes, baptisé TRX, avait, certes, vu le jour, mais le poids trop important de son châssis et un coût de fabrication trop élevé avaient abouti à l'abandon du projet). Harry Webster, l'ingénieur en chef, se chargera pour sa part de la conception technique. Sur le châssis de la « Flying Standard Nine » d'avant-guerre, équipé du 4 cylindres de la Standard Vanguard (ramené à 1991 cm³), Walter Belgrove projetera une carrosserie à 2 places aux lignes très tendues, caractérisées par des ailes échanquées, ainsi qu'un arrière court et rebondi. La roue de secours y était encastrée de manière apparente, dans l'esprit de la BMW 328 de 1936.

Baptisée « Triumph 20 TS », la nouvelle venue sera présentée au Salon de Londres

en octobre 1952 (soit au même moment que l'Healey 100 « parrainée » par Austin), mais elle n'entrera jamais en production, faute de satisfaire pleinement aux désirs de Sir John-Black. La conception structurelle du modèle présentant quelques faiblesses, la firme fera appel au pilote-essayeur Ken Richardson pour mener à bien une nouvelle étude de l'ensemble.

Quelques mois plus tard, un modèle sensiblement modifié verra le jour, à l'occasion du Salon de Genève 1953, sous le nom de « TR2 » (pour Triumph Roadster).

Sur les conseils de Ken Richardson, le châssis avait été considérablement renforcé et l'arrière avait perdu son aspect bulbeux et trapu grâce à un allongement sensible des ailes et du coffre, tandis que la roue de secours prenait désormais place dans un compartiment ad hoc situé derrière la plaque d'immatriculation.

Grâce à un taux de compression porté de 7 à 8,5, le 2 litres de l'ex-Standard Vanguard avait vu sa puissance portée à 90 chevaux (la « 20 TRS » n'en affichait guère que 75), ce qui permettait à la nouvelle Triumph de dépasser le cap fatidique des 100 miles/hour (160 km/h), un seuil symbolique qui séparait alors les voitures de « sport » des berlines bourgeoises.

Comme Jaguar l'avait fait avec la XK 120, la TR2 fera très tôt l'objet d'une

tentative de record sur le tronçon d'autoroute Ostende-Jabbekke, en Belgique.

Equipée, pour la circonstance, d'un carénage inférieur, d'un tonneau-cover, de jupes d'ailes et d'un saute-vent, la Triumph réalisera 201 km/h, beaucoup plus qu'il n'en fallait en l'espèce, pour conquérir une clientèle déjà attirée par son prix modique (650 livres hors taxes) et sa silhouette suggestive et caricaturale.

Des disques pour la TR

Dès le mois d'août 1953, les premières TR2 seront commercialisées, pour la plupart à destination des USA. Deux options étaient alors disponibles au catalogue : un overdrive Laycock de Normanville et des roues fil.

En septembre 1954, après que le modèle eut prouvé sa robustesse en se classant 15^{ème} aux 24 Heures du Mans, la TR2 subira une première modification esthétique, sous la forme d'un relèvement symbolique des seuils de portières. Simultanément, un hard-top en fibre de verre sera également proposé en option (une option à ne pas confondre avec le toit fixe du rarissime coupé « Francorchamps » construit par l'importateur belge de Triumph en 1954-1955).

Un an plus tard, en octobre 1955, la TR2 s'effacera devant la nouvelle « TR3 ». Outre une grille de calandre



La TR3 « intermédiaire » se distinguera surtout de sa devancière par sa calandre avancée, agrémentée d'une grille chromée.

avancée, celle-ci profitera d'un moteur poussé à 95 chevaux, grâce à des conduits d'admission plus larges et à de plus gros carburateurs SU.

A l'intérieur, une minuscule banquette arrière fera son apparition au titre de l'équipement optionnel.

La même année, au cours des 24 Heures du Mans marquées par le dramatique accident de Pierre Levegh, trois Triumph TR3 dotées de freins à disques Girling avaient été expérimentées « in vivo ». Cette évolution décisive sera étendue aux TR3 de série dès le mois de septembre 1956, Triumph devenant dans l'histoire la première firme anglaise à commercialiser ce système en série (mais seulement sur les roues avant).

La TR3 verra parallèlement sa puissance portée à 100 chevaux. Dans la foulée, un kit « GT » sera également proposé au public, comprenant un hard-top et des poignées de porte extérieures.

On ne vit que deux fois...

En septembre 1957, naîtra la TR3 « A ». Disponible initialement sur le seul marché américain, cette série disposera d'une nouvelle calandre élargie (englobant les feux clignotants de nouvelles charnières et de poignées extérieures de portières et de coffre (les TR2 et TR3 en étaient purement et simplement dépourvues !).

A l'arrière, deux petits clignotants additionnels feront leur apparition au-dessus du logement de la roue de secours.

Commercialisée en Europe à partir de janvier 1958, la TR3 A connaîtra une carrière prospère jusqu'en 1961, année au cours de laquelle la demande apparaîtra nettement moins soutenue. Face à ce phénomène, l'arrêt de fabrication de la

série sera décidé au cours de l'été 1961, la voiture étant en l'occurrence appelée à s'effacer devant la nouvelle TR4 au profil rectiligne signé Michelotti.

Contre toute attente, la chaîne de fabrication des TR3 sera remise en route en mars 1962, à destination exclusive du marché américain. Celui-ci avait, en effet, accordé un accueil des plus réservés à la TR4, au point d'inciter les responsables de la firme de Coventry à remettre provisoirement en production la défunte TR3.

Le fruit de cette insolite résurrection sera la « TR3 B » animée dans un premier temps par le classique 2 litres de la TR3, puis par le 2.138 cm³ de la TR4.

Au total, 3.331 exemplaires de cette ultime lignée verront le jour, pour la plupart munis d'une boîte à 4 rapports tous synchronisés, preuve, s'il en était besoin, que même à Coventry la révolution était en marche !...



Les « TR2 » et « TR3 » se sont davantage illustrées en rallyes et en circuit que les MGA (on reconnaît ici l'équipe d'usine au départ du Critérium Alpin).

EN COMPETITION : LE VERDICT DU MANS...

La Triumph TR2 a fait son apparition en compétition, à l'occasion de l'édition 1954 des 24 Heures du Mans.

L'équipage Wadworth-Brown, à bord de la seule voiture engagée, y décrochera la 15^{ème} place (à 120.245 km/h de moyenne).

A la fin de la même année, la TR2 fera la preuve de ses qualités routières en remportant les deux premières places du difficile rallye du R.A.C.

Lors de la tragique édition 1955 des 24 Heures du Mans, trois TR2 seront alignées, équipées toutes trois de freins à disques.

Ensemble, elles vont réaliser un beau tir groupé en se classant aux 14^{ème}, 15^{ème} et 19^{ème} places, l'équipage le mieux classé (Sauderson-dickson), « tournant » à 135.971 km/h de moyenne.

La même année, les TR2 confirmeront leur robustesse et leur endurance en prenant les 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} places d'un « terrifié » Liège-Rome-Liège.

Bernard Consten, notre « Monsieur Tour de France », fera mieux encore en 1957 en prenant, au volant d'une TR3, la 3^{ème} place du célèbre « Marathon de la Route ».

C'est à l'occasion des 24 Heures du Mans 1959 qu'apparaît la « TR3 S » : il s'agit d'une TR3 à châssis renforcé, empattement allongé et caisse en polyester, dont le moteur à double arbre à cames en tête fournit 150 chevaux. Elle est de surcroît équipée de 4 freins à disques. Les trois voitures inscrites seront malencontreusement contraintes à l'abandon.

En 1960, quatre « TRS », disposant d'une nouvelle carrosserie annonciatrice de la future TR4 seront engagées au Mans. Trois d'entre elles termineront l'épreuve, mais aucune ne sera classée, faute d'avoir couvert une distance suffisante.

Il faudra attendre l'édition 1961 de l'épreuve Mancelle, pour voir la « TRS » - désormais plus proche de la TR4 que de la TR3, enfin classée en course : l'équipage Ballisat-Bolton prendra ainsi la 9^{ème} place, à près de 160 km/h de moyenne, deux autres « TRS » se classant aux 11^{ème} et 15^{ème} place.

La participation du prototype EX 175 aux 24 Heures du Mans 1951 constituant un cas à part - il ne s'agit pas de la MGA mais, en quelque sorte, de sa chrysalide - la première participation de la MGA à une compétition de grande audience remonte à 1955.

Cette année-là, la firme d'Abingdon engagera trois voitures au Mans homologuées comme prototypes (« EX 182 »), la production du modèle en série n'ayant pas encore débuté.

Le service compétition de MG mettra à profit cette homologation spécifique en dotant la voiture d'une carrosserie en alu, d'un moteur retravaillé par Harry Weslake (fournissant 82.5 ch au lieu de 68) et d'un pont long.

Trois prototypes ainsi grésés (reconnaissables à leur unique phare longue portée intégré dans la calandre) seront inscrits au départ du Mans. Deux d'entre eux termineront la course, l'équipage Miles Lockett, classé 12^{ème}, précédant, à 139.746 km/h de moyenne, un lot de trois Triumph TR2 ! En 1956, la MGA obtiendra une brillante deuxième place, dans la catégorie 2 litres, aux « Mille Miglia ».

Trois ans plus tard, deux MGA « Twin Cam » prendront les 2^{ème} et 3^{ème} places aux « 12 Heures de Sebring », dans la catégorie 2 litres, performance renouvelée - ou peu s'en faut - en 1960 (3^{ème} et 4^{ème}).

Au Mans, une MGA Twin-Cam dotée de la carrosserie alu testée avec succès en 1955 sera cependant contrainte à l'abandon... du fait de l'irruption d'un chien sur la piste. En 1960, l'équipage Lund-Escott prendra une belle 12^{ème} place (le même accéssit qu'en 1955) à bord d'un exemplaire équipé d'un moteur réalésé à 1.762 cm³ et doté d'un pavillon profilé.

La dernière MGA, engagée au Mans en 1961, une Twin Cam de 1762 cm³ à moteur 128 ch, ne terminera pas la course.

TOUTES VOILES DEHORS

La MGA de notre comparatif est une version 1600 MK2, la plus apte en d'autres termes à se mesurer en performances à la Triumph TR3 A (« Twin Cam » mise à part). Le modèle obligeamment mis à notre disposition par la société Cecil Cars se présentait dans une robe bleu marine très élégante et son état général semblait proche du neuf. Sa mécanique n'était d'ailleurs pas complètement rodée le jour de notre essai. Autant dire que toutes les conditions étaient réunies pour juger des potentialités réelles d'une MGA, comme en sortie d'usine. Une fois n'est pas coutume, cet exemplaire disposait des jantes en acier livrées en équipement standard. Voilà qui nous change des sempiternelles roues

celui de l'XK 120, de l'Austin Healey 100, voire même du spider Lancia Aurelia B24. Si la première citée a inévitablement inspiré le coup de crayon de Syd Enever, le traitement de la partie avant révèle une recherche stylistique sensiblement plus moderne. Modérément galbée et inclinée à 45°, la calandre MG s'intègre harmonieusement à la forme profilée du capot. S'il a quelque peu heurté les puristes de la

Derrière les sièges, un minuscule emplacement permet tout juste de ranger la capote et éventuellement un petit sac de voyage. A l'avant, deux adultes de bonne taille tiennent à l'aise, sans se gêner outre-mesure.

La position de conduite apparaît quasiment idéale et les commandes sont placées exactement là où on les attend, qu'il s'agisse du volant, du levier de vitesses ou des pédales.

ments sont réduits au strict minimum.

Dans la plupart des cas, l'absence de synchronisation sur le premier rapport se fait oublier, même en ville. La souplesse du 4 cylindres aidant, on prend ainsi l'habitude de conserver la seconde jusqu'aux plus basses allures, en évoluant sur le couple. Sur route, la maniabilité de cette boîte permet de tirer le meilleur parti des 86 chevaux revendiqués par cette version. S'il fait preuve d'une réelle disponibilité, le 4 cylindres BMC « B » semble cependant chercher son second souffle au-delà des 4.500 tours ; contrairement au double arbre Alfa, il ne goûte guère les hauts régimes, en effet et l'essentiel de la puissance doit être recherché sous la barre des 4.000



« fils » presque systématiquement montées sur les MGA (après un passage obligé chez le chromeur) par tous les restaurateurs de France et de Navarre ; s'il s'agit, certes, d'une option d'époque améliorant l'esthétique de la voiture et soulignant sa vocation sportive, les jantes d'origine lui confèrent à notre sens, un cachet presque plus « authentique », sans pour autant dénaturer sa silhouette.

Subtilement étiré, son profil dynamique supporte aisément la comparaison avec

marque, à l'origine, le style de la MGA n'en a pas moins contribué à asseoir son succès à l'échelle internationale. De fait, le modèle correspondait en tous points à ce qu'attendait la clientèle américaine, après l'intermède relativement décevant de la « TF ». L'habitacle s'inscrit, quant à lui, dans la plus pure tradition d'Abingdon avec ses minces sièges en cuir et sa planche de bord agencée selon un désordre très sympathique.

La MGA est une stricte deux places.

« Gently Fast » (slogan honteusement détourné)

Extrêmement facile à prendre en main, la MGA se veut un modèle de civilité. Douce et légère, la direction se manœuvre presque du bout des doigts et sa précision permet de placer la voiture là où on le souhaite, tout en profitant accessoirement d'un faible rayon de braquage.

La boîte s'avère tout aussi agréable à vivre. Les rapports se passent avec une facilité déconcertante et les débatta-

tours/minute. Il suffit d'ailleurs de parcourir quelques kilomètres sur route pour réaliser ce que peut vraiment une MGA. Jusqu'aux environs des 130 km/h, le modèle offre une appréciable vivacité et ses accélérations s'inscrivent dans un bon registre, mais on aimerait parfois disposer d'une bonne vingtaine de chevaux supplémentaires lors des manœuvres de dépassement. Affichant un tempérament plutôt raisonnable, la MG « A » n'en est pas moins attachante à conduire. Très



prévisible, son comportement routier autorise même quelques audaces au volant et si le train arrière ne suit pas toujours la cadence, ses dérobades demeurent généralement contrôlables. Léger et maniable, ce roadster du meilleur cru apparaît aussi l'un des plus reposants de sa

lasse pas de le faire « chanter » sur le couple pour mieux profiter de ses sonorités pleines et profondes.

En toutes circonstances, le freinage mixte (disques à l'avant, tambours à l'arrière) suffit à la tâche et s'il faut appuyer fort sur la pédale, les distances de ralentissement

docile et particulièrement homogène. A bien des points de vue, sa descendante directe (la « B » pour ne pas la citer) ne semble pas avoir apporté beaucoup de progrès, si ce n'est en termes de confort. Facile à vivre et à mener, elle symbolise à merveille le savoir-faire traditionnel des ingénieurs d'Abingdon...

TR3A : la valse à mille temps

Même si elle relève d'une philosophie comparable, la Triumph révèle un tout autre caractère. A certains égards, elle apparaît infiniment plus rustique, pour ne pas dire : « post vintage ». Plus archétypique encore que la MG « A », elle semble descendre directement des traditionnels « tourers » d'avant-guerre et l'on retrouve en elle un

1. Les jantes standard avec enjoliveur central confèrent à cette MGA un cachet plus authentique.
2. Un « désordre » très sympathique caractérise la planche de bord des MGA. Mais on s'y fait très bien...
3. Les feux arrière horizontaux permettent de distinguer les 1600 MK2 de leurs devancières (outre la calandre à grille verticale). Quant au « luggage rack », il apparaît indispensable si l'on veut emporter en voyage autre chose qu'une brosse à dents et une paire de chaussettes (le coffre n'est là que pour la forme...).

ancêtre. Le roadster 1800/2000 des « late-forties » ne peut prétendre à une telle paternité, pas plus que les confidentielles Gloria ou Vitesse d'avant-guerre qui procédaient d'une tout autre démarche.

A sa façon, la TR2 a symbolisé le meilleur aspect de la fusion Standard / Triumph, à l'inverse de la très contestable « Mayflower » qui en a représenté le pire... Comparée à celle de la MGA, la carrosserie de la « TR » paraît infiniment moins signolée dans les détails. Les phares bulbeux et proéminents font un peu pièce rapportée et le capot trop massif alourdit sensiblement la ligne, de profil. La grille de calandre, plutôt simpliste, manque pour

FACE A LA CONCURRENCE (EN 1960)

MGA 1600	1.6 l	80 ch	env. 160 km/h	16.900 F en roadster 18.100 F en coupé
Triumph TR3 A	2 l	100 ch	env. 170 km/h	16.200 F
Austin Healey 3000	3 l	124 ch	180 km/h	21.500 F
Sunbeam Alpine	1.5 l	79 ch	155 km/h	16.900 F
Alfa Romeo Giulietta Spider	1.3 l	80 ch	165 km/h	23.000 F
Fiat 1500 cabriolet	1.5 l	90 ch	170 km/h	20.000 F
Porsche 356 1600 cabriolet	1.6 l	60 ch	160 km/h	24.000 F
Facel Vega Facellia	1.6 l	115 ch	180 km/h	20.000 F

(Ce tableau comparatif permet de constater que la Triumph TR3 comme la MGA offraient un rapport prix-performances particulièrement compétitif dans cette catégorie. De fait, aucune de leurs rivales n'approchait leur prix de vente si ce n'est la Sunbeam Alpine, globalement moins performante).

génération ; le confort des suspensions comme le meilleur des sièges permettent d'envisager de longs parcours sans la moindre appréhension. Entre 90 et 120 km/h, le 1600 fait merveille et sa souplesse remarquable incite à n'utiliser, sur route, que le 4^e rapport exploité en alternance avec l'overdrive. Si l'on veut pousser le jeu plus loin, la MG ne renâcle cependant pas devant l'effort grâce aux bons offices de Monsieur Laycock de Normanville (les amateurs de Sportscars devraient bien un jour songer à ériger une stèle à ce génial vulgarisateur de la surmultiplication). S'il lui faut une longue lancée pour y parvenir, notre MGA semble aisément supporter les 140 (compteur) de croisière et à cette allure, les sensations qu'elle procure suffisent à combler d'aise le « teenager » attardé qui sommeille en chacun de nous. Doté d'un timbre grave particulièrement suggestif (mais nullement envahissant), le 4 cylindres 1600 offre tous les attributs d'un moteur bien dans sa peau et l'on ne se



s'avèrent toujours sécurisantes, même après plusieurs freinages intenses.

En définitive, cette MGA nous est apparue comme une monture éminemment

peu du primitivisme de la Morgan, entre autres références incontournables.

Dans la généalogie Triumph, on serait bien en peine de lui attribuer un légitime

sa part de distinction et son « sourire » énigmatique déroute plus qu'il ne séduit. Au demeurant, le mouvement dynamique des ailes, souligné par l'échancrure

prononcée des portières et la découpe très ouverte des passages de roues flatte toujours nos sens esthétiques. Caricaturale à souhait, cette silhouette évoque tout autant le grand air que la vie tumultueuse des jeunes dandys de Chelsea ou de Passy. Nouvelle vague, es-tu là ?...

Spartiate

Grâce à l'obligeance de la société Cecil Cars, nous avons pu disposer d'une TR3 A parfaitement utilisable et tout aussi présentable, équipée (à l'instar de la MGA) de jantes en tôle (livrées en série)



devenues aujourd'hui l'exception sur un tel modèle. Cet exemplaire bénéficiait encore d'un hard-top optionnel (peu courant, là encore, sur une TR3) dont les formes simples s'accordent parfaitement à la silhouette d'ensemble. Sa présence impose cependant quelques contorsions peu élégantes avant de prendre place à bord. La voiture est basse et la faible

garde au toit ne facilite guère les choses en l'effet. Une fois installé, l'espace intérieur apparaît néanmoins suffisant. Les jambes peuvent s'allonger à souhait et la largeur aux coudes demeure des plus correctes, compte tenu de l'étroitesse de la caisse. Comme dans la MGA, les commandes apparaissent idéalement disposées, mais le large volant semble un

peu trop près du buste et son implantation presque à la verticale dérouté de prime abord. Les petits sièges baquets maintiennent bien le corps, mais on s'y enfonce irrésistiblement au point de ne

plus vraiment dominer la route.

La position de conduite, basse et allongée répond tout à fait à la vocation sportive de l'engin, au demeurant.

Plus rationnelle que celle de la MGA, la planche de bord présente une disposition classique, avec le compte-tours et le compteur de vitesse face au conducteur, les quatre compteurs « annexes » étant relégués au centre, sur deux rangées. A droite, un vrai vide-poches fermant à clef rappelle accessoirement que la MG en est curieusement dépourvue. A contrario, on doit se contenter de garnitures en simili pour les sièges : mais globalement, la qualité de la finition apparaît tout à fait comparable. Dans les deux cas, on s'accommodera de garnitures de portes simplifiées à l'extrême et évidées en leur partie inférieure pour permettre de ranger quelques menus effets (casquettes, écharpes, gants et autres vêtements de protection...). Une simple tirette commande l'ouverture des portières dans les deux cas. Derrière les sièges avant, un embryon de banquette (une option introduite sur la TR3) peut accueillir, au choix, un Bobtail mâle et adulte de bonne composition, (mais a-t-il vraiment le choix ?) ou deux enfants (de sexe indifférent) si possible en bas âge et habitués à en passer par tous les caprices de leurs parents...

Dans une TR3, mieux vaut en effet être assis devant si l'on ne veut rien perdre du spectacle. Contact, starter : le 4 cylindres « agricole » de l'ex-standard-Vanguard (il était également monté dans une version assagie sur des tracteurs Ferguson...) s'ébroue aussitôt dans un grondement profond et grave.

TECHNIQUE

TRIUMPH TR2/TR3/TR3A MARS 1953 - JUILLET 1962

MOTEUR : 4 cylindres en ligne ; alésage x course : 83 x 92 mm ; cylindrée : 1991 cm³ ; compression : 8,5 à 1 (TR3A) ; puissance : 90 ch (TR2) 95 puis 100 ch (TR3) à 5.000 t/mn ; alimentation : 2 carburateurs SU semi-inversés ; distribution : soupapes en tête, poussoirs et culbuteurs ; couple maxi : 16,2 Mkg à 3.000 t/mn (TR3A), 2.138 cm³, 100 ch, 18,3 Mkg à 3.000 t/mn (TR3B).

TRANSMISSION : aux roues arrière ; boîte à 4 rapports (1ère non synchronisée) ; en option : overdrive Laycock de Normanville sur les 3 rapports supérieurs, TR3B : boîte à 4 rapports tous synchronisés.

CHASSIS : longerons à caissons entrecroisés en X ; suspension avant : roues indépendantes par bras triangulés et ressorts hélicoïdaux ; suspension arrière : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques.

FREINS : à tambours Lockheed (TR2), à disques Girling à l'avant et tambours arrière (TR3). **DIRECTION** : à vis et galet.

DIMENSIONS : longueur 3,84 m ; largeur 1,41 m ; hauteur 1,27 m ; empattement 2,24 m ; voie avant 1,13 m ; voie arrière 1,16 m ; poids à vide : 934 kg.

PERFORMANCES : vitesse maxi + 160 km/h (TR2), 170 km/h (TR3A).

PRODUCTION : 8.628 « TR2 » ; 13.377 « TR3 » ; 58.236 « TR3A » ; 3.331 « TR3B ».



TECHNIQUE

MGA SEPTEMBRE 1955 - JUILLET 1962

MOTEUR : 4 cylindres en ligne ; alésage x course : 73,025 x 88,9 mm (MGA), 75,39 x 88,9 mm (MGA 1600), 76,2 x 88,9 mm (MGA 1600 Mark II) ; cylindrée : 1.489 cm³ (MGA), 1588 cm³ (MGA 1600 & « Twin Cam »), 1622 cm³ (MGA 1600 Mark II) ; taux de compression : 8,3/1 (MGA 1500 et 1600), 8,9/1 (MGA 1600 Mark II), 9,9/1 (MGA « Twin Cam ») ; puissance : 68 ch puis 72 ch à 5.500 t/mn (MGA), 79,5 ch à 5.600 t/mn (MGA 1600), 86 ch à 5.500 t/mn (MGA 1600 MKII), 108 ch à 6.700 t/mn (MGA Twin Cam) ; couple maxi : 11,7 Mkg à 3.500 t/mn (MGA), 13,1 Mkg à 3.800 t/mn (MGA 1600), 14,6 Mkg à 4.000 t/mn (MGA 1600 Mark II) ; alimentation : 2 carburateurs SU ; distribution : soupapes en tête avec tiges et culbuteurs.

TRANSMISSION : aux roues arrière ; embrayage : monodisque à sec ; boîte : à 4 rapports, 1ère non synchronisée.

CHASSIS : cadre à caisson avec traverse tubulaire ; suspensions avant : roues indépendantes avec leviers triangulés en trapèze et ressorts hélicoïdaux ; suspensions arrière : essieu rigide, avec ressorts semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques avant-arrière.

CARROSSERIE : roadster 2 portes, 2 places. Longueur : 3,96 m ; largeur : 1,475 m ; hauteur : 1,27 m ; empattement : 2,388 m ; voie avant : 1,203 m ; voie arrière : 1,238 m ; poids (à vide) : 910 kg. Coupé : 950 kg.

FREINS : à tambours sur les 4 roues (MGA) ; à disques à l'avant, tambours à l'arrière (MGA 1600 et 1600 MKII) ; à disques sur les 4 roues (MGA Twin Cam et De Luxe).

PERFORMANCES : vitesse maxi : 157 km/h (MGA) ; 160 km/h (MGA 1600) ; 165 km/h (MGA 1600 MKII) ; + 180 km/h (MGA « Twin Cam »).

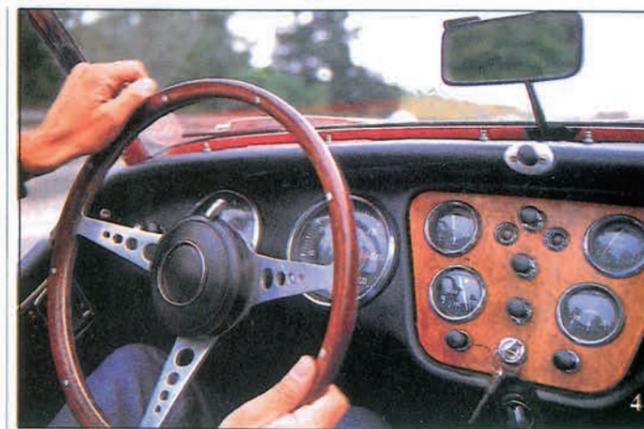
PRODUCTION : 58.750 « MGA » ; 31.501 « MGA 1600 » ; 8.719 « MGA 1600 MKII » ; 2.111 MGA « Twin Cam » ; 395 MGA « De Luxe ».

Quatre ou cinq kilomètres de « chauffe » suffisent amplement à se familiariser avec la plus populaire des « TR ». Tout en elle apparaît « évident » : la boîte, maniable et idéalement guidée, la direction, un peu ferme à l'arrêt mais diablement précise en action, le moteur, rugueux et « plein » à moyen régime, les suspensions, dures et sèches (surtout à l'arrière), etc...

A ce stade, les passagers au séant délicat auront déjà décroché. En « TR3 », c'est à la colonne vertébrale qu'il incombe de s'adapter aux amortisseurs et non l'inverse. On vous avait pourtant prévenus...

L'étoffe des héros

A l'instar de la MG, la Triumph apprécie tout particulièrement d'être menée sur le couple et l'overdrive (optionnel mais hautement recommandable) permet de disposer de deux gammes de rapports à partir de la seconde. En pratique, on se contentera sur un parcours routier, d'évoluer en 4^e (avec ou sans overdrive) entre 100 et 140 au compteur. Plus puissante que la MGA, la TR3 monte plus facilement en vitesse et les reprises s'avèrent sensiblement plus franches. La sanction du chronomètre est là pour en témoigner : aux 1.000 m d.a., la



première citée doit se contenter de 36°5 environ, tandis que la seconde descend aisément sous la barre des 35°. Cette différence significative se manifeste sur la route par un tempérament plus rageur de la « TR » qui incite à « attaquer » davantage en virage. A ce jeu-là, elle réagit à sa façon, comme une survivreuse honnête et fière de l'être, mais le train arrière peut parfois surprendre par ses déhanchements sournois et ses dérobades suspectes. Ferme amortie, la voiture peut, à l'occasion, vous exécuter un morceau de haute voltige très spectaculaire, avec les conséquences que l'on imagine (tiens ! un arbre...). Avec un peu d'expérience, on finit néanmoins par apprendre à la balancer tout d'un bloc à l'entrée des courbes et à contrebraquer ensuite en priant le ciel que les ponts et chaussées aient eu la bonne idée de ne pas resserrer le rayon du virage à ce moment précis...

Plus pointue à piloter « à la limite » que

la MG, la Triumph profite néanmoins d'une direction exemplaire et d'un système de freinage plutôt efficace, à condition de ne pas ménager ses efforts à la pédale.

En schématisant un peu, cette TR doit être prise pour ce qu'elle est : une « dure à cuire », endurante autant qu'éprouvante avec ses passagers.

Dans les années cinquante, il fallait généralement choisir entre le confort et le caractère. La Triumph n'a jamais trompé personne sur ses intentions premières. On a bien affaire ici à une « Sportscar » intégrée, de la race de ces machines qui requièrent un engagement passionnel de leurs propriétaires. En « TR », on oublie naturellement le vent, le froid, le givre, l'inconfort et les trépidations survoltées de l'essieu moteur pour mieux savourer l'essentiel. Si 500 kilomètres accomplis à bride abattue relèvent objectivement de l'exploit au volant d'un tel engin, les vrais Triumphistes n'ont-ils pas l'étoffe des héros chevillée au corps ?...



1. La MGA est une monture docile et facile à vivre, mais on ne s'ennuie pas au volant.
2. Le sourire grimaçant de la TR3 A. On aime ou on déteste.
3. Plus performante que la MGA, la TR3 apparaît aussi plus sournoise quand on la mène à la « limite ». Mais elle ne manque pas de caractère...
4. La planche de bord de la TR3 offre l'essentiel et son agencement n'est pas critiquable.
5. La Triumph offre une silhouette trapue et caricaturale. Le hard-top optionnel constitue un équipement rare sur ce modèle, de même que les jantes pleines, que l'on remplace - trop systématiquement - par des roues « fil » en restauration.

LA NOUVELLE VAGUE A L'HEURE DES COMPTES...

L'essor récent de la formule « restauration-reconstruction » servie « clefs en mains » aura surtout profité à quelques anglaises bien connues de nos services ; à commencer par les MGA et TR3 qui ont pu, par ce biais, se refaire une santé à moindres frais.

La large diffusion de ces deux modèles, l'engouement que leur vouent depuis longtemps de nombreux amateurs d'anciennes n'a pas échappé, en effet, aux sous-traitants spécialisés qui proposent aujourd'hui des catalogues de pièces répondant à la quasi-totalité des besoins.

S'agissant de la MGA, il convient néanmoins de savoir que certains accessoires sont toujours très difficiles à obtenir en neuf et qu'il faut en passer impérativement par le réseau de la récupération, une méthode aléatoire pas toujours couronnée de succès. Mieux vaut donc éviter les modèles démunis de leur volant d'origine, de leurs instruments de bord (de marque Jaeger ; certaines MGA ont été équipées, à défaut, de compteurs Smiths montés sur les MGB...), de leurs armatures de capote, de leur système de chauffage ou de leur entourage de pare-

brise. Ces différents accessoires sont devenus pour ainsi dire introuvables aujourd'hui, quels que soient les réseaux sollicités. CQFD !

Attention également aux MGA importées des USA : beaucoup ont été équipées de moteurs de MG « B » dans les années 70 (l'adaptation ne présente guère de difficultés) ; si l'on y gagne en puissance, les amateurs d'authenticité en seront cependant pour leurs frais... Fort heureusement, tout ou presque est disponible en mécanique (pièces neuves ou reconditionnées) à des prix généralement raisonnables. Le 4 cylindres BMC « B » se caractérise par sa fiabilité, son endurance et sa facilité d'entretien. Les premiers symptômes d'usure se manifestent par des fuites d'huile plus ou moins importantes au niveau du troisième palier et des bruits de culbuterie assez prononcés. Un moteur sain doit afficher une pression de l'ordre de 50/60 PSI à chaud, à un régime moyen. La boîte apparaît tout aussi robuste, mais avec le temps, le synchro de seconde peut manifester quelques faiblesses, de même que l'engagement de la marche arrière qui se révèle parfois délicat (une boîte recondition-

née revient à 5.000 francs environ).

Il convient encore d'examiner scrupuleusement l'état des suspensions dont le graissage a souvent été négligé dans le passé (sachez qu'un train avant fatigué revient assez cher à refaire). A noter enfin que le reconditionnement du système de freinage (s'agissant des modèles équipés de

disques Lockheed) requiert un budget assez élevé en raison du prix de certaines pièces (maître-cylindre notamment).

La restauration de la caisse et du châssis n'apparaît pas aussi simple qu'on le prétend souvent, même si de nombreuses pièces d'adaptation existent aujourd'hui (attention toutefois aux panneaux de remplacement en fibre de verre...).

Le châssis s'avère assez résistant mais avec le temps la corrosion peut venir se nicher dans des endroits difficiles d'accès (derrière les sièges et sous les planchers). La caisse est beaucoup plus vulnérable, en revanche et il n'est pas rare de trouver des épaves de MGA complètement désagrégées par la rouille. Les piliers arrière de portes apparaissent très sensibles de ce point de vue, de même que les bas de caisse intérieurs, les jointures des ailes avant (parties internes), le masque avant (autour de la grille), le bas des ailes arrière et le plancher de coffre, entre autres points névralgiques. A noter que les panneaux remanufacturés sont rarement conformes aux cotes d'origine et que de nombreux ajustages peuvent



L'ECHELLE DES VALEURS

Rivales sur le marché du neuf dans les années cinquante, la MGA et la TR3 revendiquent aujourd'hui encore des valeurs très comparables sur le marché des « anciennes ». Voici notre propre échelle des valeurs « réaliste », applicable à la plupart des cas de figure :

Moins de 30.000 francs : épave non roulante à reprendre intégralement.

De 30 à 50.000 francs : dans cette fourchette, il n'est pas vraiment de miracle à espérer. Une restauration approfondie sera généralement à prévoir, mais le modèle convoité peut éventuellement être proposé en état de marche à ce prix. Là n'est cependant pas l'essentiel. Mieux vaut opter pour un exemplaire hors service mais sain et complet, car la mécanique ne représente pas le poste le plus coûteux sur une MGA pas plus que sur une TR3.

De 50 à 80.000 francs : dans cette tranche de prix gravitent un grand nombre de TR3 et de MGA plus ou moins présentables et plus ou moins roulantes. Attention, toutefois, aux épaves hâtivement « retapées » et proposées le plus souvent aux alentours des 70.000 francs « à débattre ». Une peinture trop fraîche appliquée sans grande préparation se remarque aisément même si l'on n'est pas expert en la matière. Comme tout roadster, une MGA, une TR3 s'examine par en dessous avec un aimant à la main...

De 80 à 100.000 francs : à ce niveau de prix, on peut déjà se montrer plus exigeant. Dans les deux cas de figure (MG ou TR), on peut espérer dénicher un exemplaire sain, en bon état de présentation, mais nécessitant éventuellement quelques travaux de rénovation (capote, chromes, garnitures intérieures, etc...). La mécanique doit également être en état de fonctionnement, mais une révision générale sera sans doute à envisager sous peu. Les modèles avec overdrive doivent être toujours privilégiés. Quant aux roues fils optionnelles, c'est affaire de goût. Vérifiez scrupuleusement l'état des rayons et la qualité du chromage, le cas échéant.

De 100 à 130.000 francs : un budget de cet ordre permet en principe d'acquiescer une TR3 A ou une MGA 1600 correctement restaurée (sinon en état concours) et parfaitement utilisable telle quelle. Des options aussi utiles qu'un overdrive, un hard-top ou un « luggage rack », pourront faire toute la différence, à ce stade. De même le modèle convoité devra-t-il être pourvu de ses « side-screens » (en état, of course) et de son tonneau cover, entre autres équipements d'origine.

De 130 à 150.000 francs : tous les espoirs sont permis dans cette tranche de prix où l'on trouve généralement des exemplaires quasiment irréprochables, en sortie de restauration et le plus souvent dotés d'une mécanique refaite à neuf. A un tel niveau, l'acquéreur peut se montrer très sourcilieux quant au traitement des détails (joints de finition, alignement des panneaux, ajustage des moquettes, fonctionnement des différentes commandes et des compteurs, etc...).

De 150 à 170.000 francs : tel est le prix qu'il faudra déboursier si l'on veut absolument s'offrir une « bête à concours » que l'on aura quelque scrupule à utiliser régulièrement, au demeurant. A noter que la TR2, plus rare que la TR3 et plus convoitée par les puristes se trouve le plus souvent dans cette tranche de prix si son état est en rapport.

180.000 francs et plus : l'univers des pièces rares : MGA De Luxe, Twin-Cam ou TR2 vraiment exceptionnelles. Mais êtes-vous prêt à investir autant ?...

s'avérer nécessaires. A signaler encore que les MGA faisaient à l'époque l'objet d'une finition à la main et qu'il est rare de trouver deux modèles absolument identiques (il faut le savoir si l'on désire s'offrir une épave « pour la pièce » : tous les éléments pourront-ils s'adapter tels quels ?). Des coques nues complètes sont maintenant proposées sur le marché anglais aux alentours des 60.000 francs. Il s'agit là d'une solution extrême quoiqu'envisageable dans certains cas de figure. Question de budget...

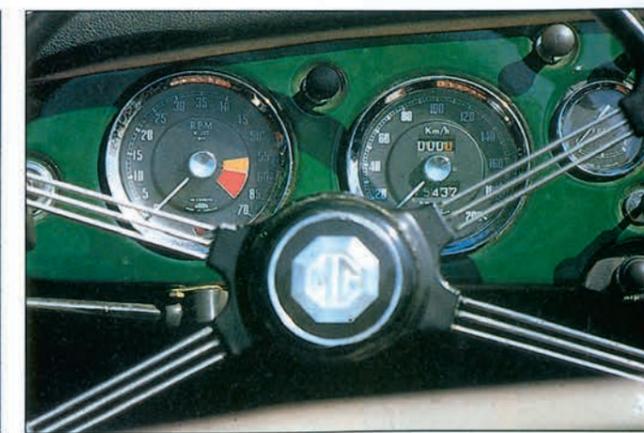
Radiographie

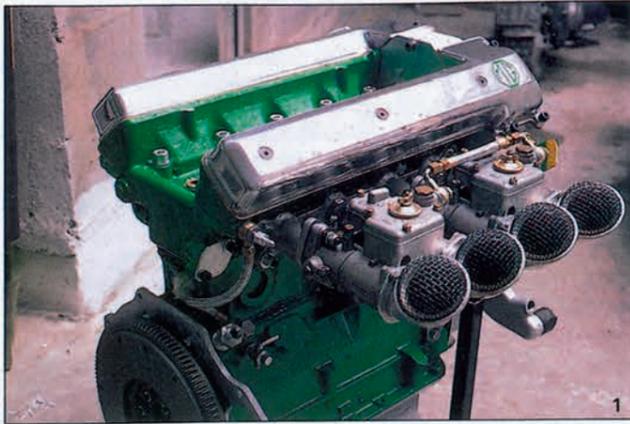
La TR3 A bénéficie de la même abondance de pièces remanufacturées. Et les tarifs moyens pratiqués s'inscrivent dans un registre comparable. Certains éléments accessoires font cependant défaut chez les stockistes ; ainsi en est-il des entourages de pare-brise, de certains instruments de bord, des moyeux de volant, etc...

La mécanique se révèle tout aussi fiable que celle de la MGA et le 4 cylindres 2 litres Standard supporte aisément des kilométrages importants sans faillir à la

tâche. Comme la plupart des moteurs anglais, celui-ci s'use progressivement plus qu'il ne casse, ce qui se traduit généralement par une consommation d'huile élevée (segmentation fatiguée) et un bruit de culbuterie persistant à chaud. La pression d'huile affichée au compteur ne doit pas descendre en-dessous des 50 PSI à 2.000 t/mn (à chaud). La transmission et le pont arrière ne présentent pas de vice rédhibitoire ; mais si l'overdrive (option-

1. On trouve encore des MGA et des TR3 dans cet état. Mais tout est heureusement envisageable, en restauration, grâce au circuit des pièces remanufacturées.
2. Caisse de MG A « Twin Cam » en réfection. Attention à l'alignement des panneaux...
3. MGA : le volant et les compteurs figurent parmi les accessoires les plus difficiles à retrouver aujourd'hui.





la façon de Maurice Ronet, par exemple). Surtout si vous ambitionnez de vous garer devant les Deux Magots. Il faut savoir vivre dangereusement.

UN DOSSIER PREPARE PAR DIDIER LAINE ET BRUNO POIRIER

Les deux modèles présentés dans ces pages sont proposés à la vente (avec une garantie d'un an) chez « Cécil Cars ». A noter que cette société propose à ses clients un service après-vente personnalisé (entretien courant, révisions, réglages, etc.) et dispose sur place de différents ateliers à même d'entreprendre sur demande des opérations de remise en état approfondies (carrosserie, sellerie, mécanique, etc.).

CECIL CARS : 10, avenue de la Division Leclerc, 91290 Arpajon
Tél. (1) 64.90.21.70.

1. Le 4 cylindres MGA « Twin Cam » : une noble architecture. Mais il ne supporte pas l'à-peu-près au stade du réglage.

2. Sur la MG A, le pilier arrière de porte (en « F ») joue un rôle structurel essentiel.

3. TR3 : ça ressemble à un jeu de « Meccano », mais c'est beaucoup plus compliqué.

4. Caisse de TR3 en restauration chez Vignes.

5. Le 4 cylindres 2 litres standard : un moteur facile à entretenir et simple à refaire, le cas échéant.

nel) s'enclenche ou se désenclenche avec un certain retard, le solénoïde sera sans doute à remplacer sous peu.

Faute d'un graissage régulièrement effectué, le train avant peut manifester une usure prononcée au niveau des rotules supérieures et de l'axe de direction. Une remise en état peut être envisagée, mais le prix d'une réfection complète apparaît assez élevé. Méfiance, donc si les roues avant présentent un jeu trop prononcé.

Le train arrière s'avère relativement fragile, surtout sur les TR2 et des accélérations trop brutales peuvent avoir raison des arbres de roues. La TR3 se révèle plus fiable en comparaison grâce à son pont renforcé. Côté châssis, il convient de vérifier scrupuleusement le bon alignement des traverses tubulaires et des tourelles de suspension, les points d'attache de la caisse, les traverses tubulaires arrière et l'état général des longerons, notamment sous le pont arrière.

La carrosserie est assez sensible à la corrosion, qui se développe à l'intérieur des ailes et dans leur partie inférieure, le long des bas de caisse extérieurs et intérieurs, entre la porte et l'aile arrière, sans oublier les planchers d'habitacle et de

coffre, particulièrement vulnérables. Au stade de la restauration, tout peut néanmoins être envisagé si l'on part d'un châssis sain n'ayant jamais « tapé ». Toutes les pièces de carrosserie sont aujourd'hui refaites, mais de nombreux ajustages sont nécessaires au stade du remontage pour obtenir un parfait alignement des panneaux (une opération délicate sur la TR3 nécessitant souvent plusieurs essais « à blanc »).

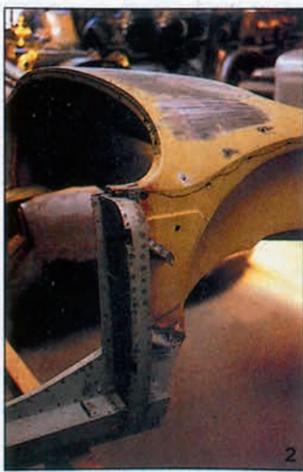
Devant les Deux Magots...

Aujourd'hui encore, la MGA et la TR3 s'accrochent fort bien d'un usage courant, (sinon quotidien) et leur budget d'entretien apparaît des plus modiques. La consommation se révèle tout aussi raisonnable : sur route, les 10 litres sont rarement dépassés même à une allure soutenue (merci l'overdrive) et en ville, 13 litres aux cent représentent un plafond très réaliste...

Si l'on se réfère au prix moyen des pièces et au coût peu élevé de l'entretien courant, on peut même se permettre d'affirmer que l'usage régulier d'une MGA ou d'une TR3A revient globalement moins cher que celui d'une Supercinq, d'autant que cette dernière se déprécie inexorablement au fil des ans...

Laquelle choisir, en définitive ? L'une et l'autre revendent une cote comparable et elles s'adressent, à peu de choses près, à la même clientèle. Il nous apparaît donc impossible de les départager et c'est tant mieux ainsi.

Les nostalgiques de la nouvelle vague nous rappelleront d'ailleurs qu'une MGA avait autant de succès qu'une TR3, au hit parade des terrasses de café à la mode. Mais quel que soit le modèle considéré, il faut impérativement savoir y monter et en sortir, en souplesse et avec nonchalance (à



En stock tous les modèles JAGUAR depuis 1951 / AUSTIN HEALEY / MORGAN / TRIUMPH / MG etc.

• ACHAT • VENTE • ENTRETIEN • RESTAURATION

SELLERIE sans rendez vous / PIECES DETACHEES
CONSEIL EN INVESTISSEMENT / CREDITS IMMEDIATS

carte grise française - Contrôle technique - Service après vente assuré

A 25 minutes de Paris sur la RN 20, 5km après Montlhéry / Ouvert du lundi au samedi de 9h à 12h 30 et de 14h à 19h / Après 19h sur rendez-vous
10, AVENUE DE LA DIVISION-LECLERC, 91290 ARPAJON / TÉL. (1) 64.90.21.70 et FAX (1) 64.90.33.62