



**ESSAI : MG TC (1947)**

# PLAISIRS SIMPLES

À peine la guerre terminée, l'Angleterre veut retrouver une vie normale, bercée d'automobiles et des compétitions qui vont avec. MG se remettra rapidement au travail pour relancer la production des Midget, jolis et performants petits roadsters.

**TEXTE JÉRÔME FOMBELLE  
PHOTOS BENJAMIN ASKET - VIRAGE AGENCY**



EN CE TEMPS-LÀ, UNE PANNE DE BATTERIE N'ÉTAIT PAS UN RÉEL PROBLÈME, À CONDITION DE DISPOSER D'UNE BONNE POIGNE. MAIS QUAND TOUT VA BIEN, UN DÉMARREUR EST LÀ POUR VOUS ÉVITER UNE BONNE SUÉE.



LA CAPOTE S'INSTALLE SANS TROP DE MANIPULATIONS. EN REVANCHE, POSITIONNER LES PROTECTIONS LATÉRALES DEMANDE UN PEU PLUS DE TEMPS ET DE MÉTHODE. DE TOUTE FAÇON, C'EST TOTALEMENT DÉCOUVERTE QUE SE DÉGUSTE LA MG TC.



**A**h! les roadsters... Tout un poème. Sûrement d'ailleurs de Shakespeare. Car, longtemps ce style d'auto, avant tout voué au plaisir de la conduite, a été copié, et plutôt bien, par les Italiens, voire par les Japonais. Mais aucun d'entre eux n'a su égaler le charme distillé par les roadsters anglais. À ce titre, la marque

MG est certainement la meilleure représentante du genre, appelé également Midget. L'histoire remonte au début du siècle quand un département du constructeur commence à modifier des Morris. D'abord pour les rendre plus luxueuses, mais aussi et surtout plus sportives. Pour ce faire, les moteurs sont optimisés, et très vite l'habitacle et la carrosserie sont dépouillés pour plus de légèreté, mais

sans compromis sur le style. Retour sur une des premières déclinaisons de l'espèce. professionnelle, dans mon métier! Certes, de prime abord, l'auto paraît antique avec ses roues à fils recouvertes de garde-boue, sa frêle taille de guêpe et surtout sa grande calandre antédiluvienne. Et pour couronner le tout, le volant, d'un diamètre fort généreux, est bien évidemment à droite. D'un autre côté, la petite Midget fourmille de petits détails propres à attirer le regard: 

**SO BRITISH**

Si j'apprécie particulièrement les petites MG A, MG B et autres Triumph Spitfire, j'avoue ne pas partir d'un pas très enthousiaste à l'idée d'essayer une vieille «T Type». Sachez-le, c'est une grave erreur de ma part. Peut-être même une faute



NE CHERCHEZ PAS DE MANOMÈTRE AU TABLEAU DE BORD. POUR S'ENQUÉRIR DE LA TEMPÉRATURE DU MOTEUR, IL FAUT SCRUTER LE THERMOMÈTRE PLACÉ DIRECTEMENT AU SOMMET DU RADIATEUR. PAS SI CONTRAIGNANT QU'IL N'Y PARAÎT.

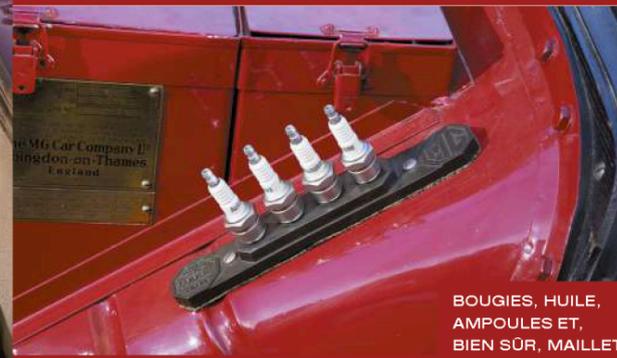




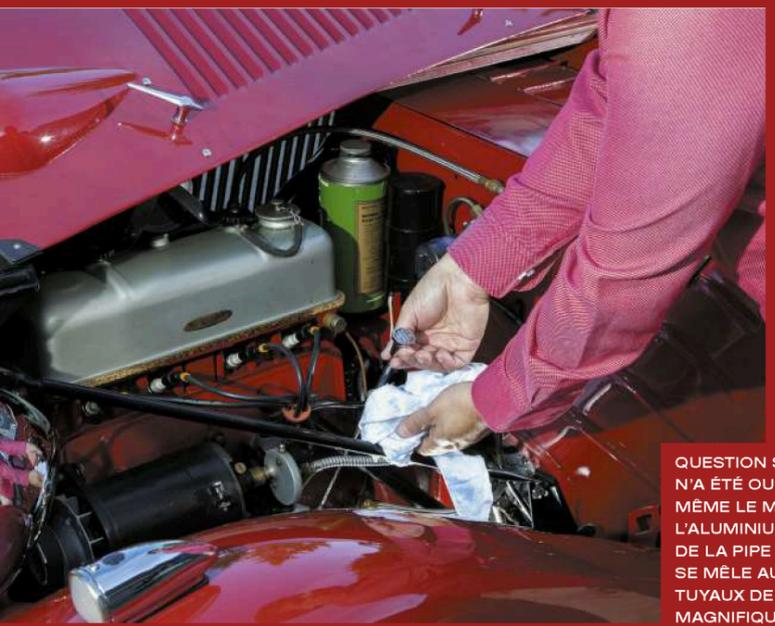
LE CHAUFFEUR A LES YEUX SUR LE COMPTE-TOURS, TANDIS QUE LE PASSAGER SCRUTE LA VITESSE. LES BOUTONS ET CONTACTEURS, SONT EUX CENTRALISÉS. NOTEZ LA POSITION DU MOTEUR D'ESSUIE-GLACE, CETTE PETITE BOÎTE NOIRE NICHÉE DIRECTEMENT EN HAUT DU PARE-BRISE!



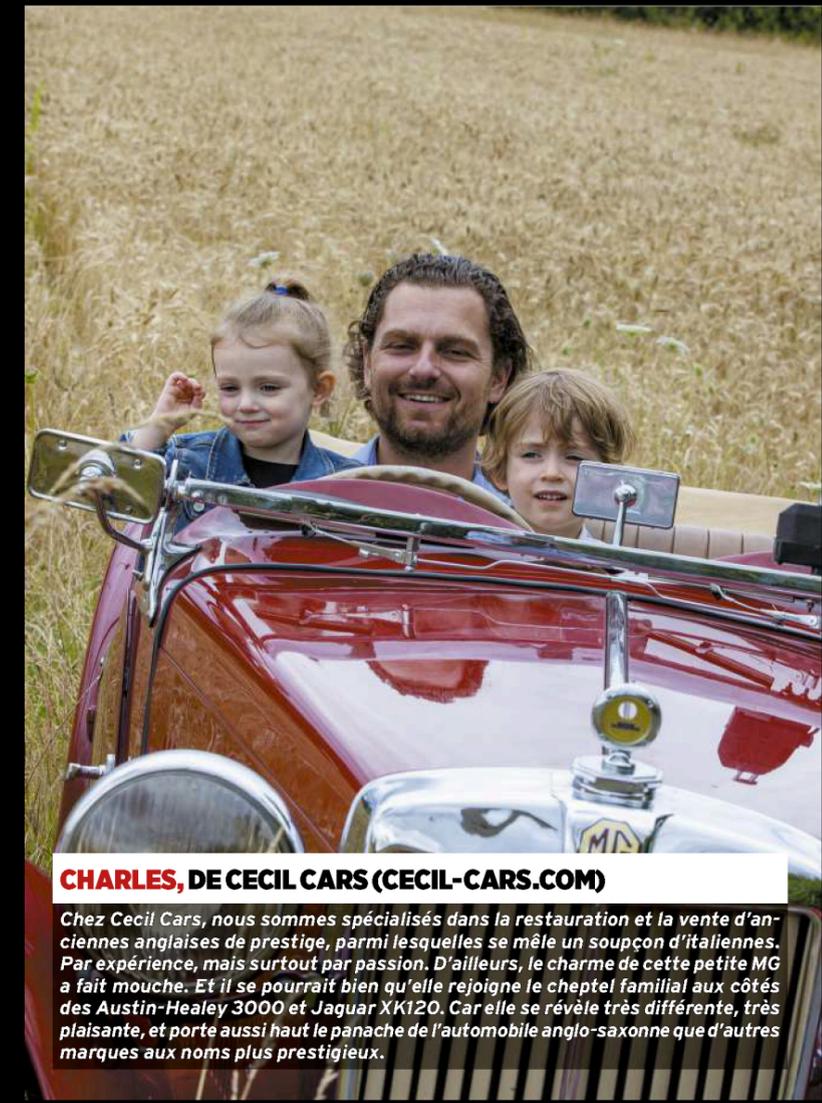
Les moyeux Rudge, le thermomètre en haut de la calandre, l'avertisseur sonore chromé, le réservoir rapporté tenu par des sangles ornées de chromes et d'un joli bouchon... Je ne me lasse pas d'en faire le tour encore et encore. Il est indéniable qu'un soin tout particulier a été apporté à sa carrosserie pour la rendre aussi élégante que possible. Et il en est de même dans l'habitacle, que l'on toise facilement sans même prendre la peine de s'installer à bord, puisque la frêle capote est soigneusement pliée et cachée sous sa housse de cuir. La mécanique est tout aussi agréable à contempler. Il y a de l'aluminium brossé, du laiton et tout un tas d'accessoires pour réparer une éventuelle panne. Ce qui ne saurait arriver sur une anglaise de cette trempe. Si, si, je vous assure, la fiabilité des anglaises s'est gâtée quelques années plus tard seulement. Mais il est grand temps d'aller faire un tour. Je peine à m'installer à bord avec ces foutues portes « suicide », comprenez qui



BOUGIES, HUILE, AMPOULES ET, BIEN SÛR, MAILLET POUR DESERRER LES MOYEURS RUDGE, TOUT EST PRÉVU POUR FAIRE FACE À LA PANNE.



QUESTION STYLE, RIEN N'A ÉTÉ OUBLIÉ, PAS MÊME LE MOTEUR DONT L'ALUMINIUM BROSSÉ DE LA PIPE D'ADMISSION SE MÊLE AU LAITON DES TUYAUX DE CARBURANT. MAGNIFIQUE!



**CHARLES, DE CECIL CARS (CECIL-CARS.COM)**

Chez Cecil Cars, nous sommes spécialisés dans la restauration et la vente d'anciennes anglaises de prestige, parmi lesquelles se mêle un soupçon d'italiennes. Par expérience, mais surtout par passion. D'ailleurs, le charme de cette petite MG a fait mouche. Et il se pourrait bien qu'elle rejoigne le cheptel familial aux côtés des Austin-Healey 3000 et Jaguar XK120. Car elle se révèle très différente, très plaisante, et porte aussi haut le panache de l'automobile anglo-saxonne que d'autres marques aux noms plus prestigieux.

➤ s'ouvrent d'avant en arrière. Mais une fois assis le confort est plutôt bon. Je dirais même qu'il y a de l'espace. D'un autre côté, Charles, son propriétaire, en bon amateur qu'il est, n'a pas installé la capote ni les protections latérales. Il a même rabattu le pare-brise, histoire de profiter au maximum de l'air frais. Un bref regard derrière les sièges, dans cet espace qui fait office de coffre et qui accueille

l'enchevêtrement de bouts de toile et d'armatures diverses, finit par m'en dissuader définitivement. Et puis un roadster s'apprécie avant tout, pour ne pas dire exclusivement, cheveux au vent.

#### UNE CONDUITE ATTENTIVE

Une fois les boutons et cadrans du tableau de bord apprivoisés et tournés dans la bonne position, je démarre le petit quatre-cylindres qui s'ébroue sans

le moindre effort. La voiture tremble, l'échappement pétarade, il ne me reste qu'à empoigner le levier de vitesses de la main gauche. Première difficulté, l'embrayage ne s'apprivoise qu'après quelques tours de roues. Il n'est ni trop souple ni trop dur, mais il émet un bruit désagréable et même un tantinet antimécanique, quand la pédale est enfoncée jusqu'au plancher. Ah! le charme des anglaises...

Je dose donc mon effort du pied gauche et tout rentre dans l'ordre. Mis à part un premier rapport non synchronisé, la boîte de vitesses est un régal à utiliser. Suffisamment précise et ferme pour enchaîner la grille sans arrière-pensée. Je peux pleinement me concentrer sur la conduite de l'engin. En ligne droite, l'avant se cherche un peu. Et si le macadam n'est pas régulier, l'auto louvoie carrément. ➤

## POUR AUGMENTER LE RYTHME, IL FAUT UN PEU SE BATTRE.

Se concentrer sur la trajectoire et anticiper les virages serrés et les côtes





il faut un peu se battre. Se concentrer sur la trajectoire et anticiper les virages serrés et les côtes. Mais le plaisir est réel. La tenue de route est bonne, sage et sûre. Les accélérations suffisamment vives et l'échappement assez sonore pour esquisser un large sourire à chaque relance. Ajoutez à cela le vent qui vous gifle le visage, et cette exquise sensation de vitesse vous fait oublier

toute notion de performance pure. Peu importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse. Et l'ivresse, justement, est ici une notion garantie. Finalement bien plus moderne que les productions françaises de l'époque malgré sa conception d'avant-guerre, cette petite Midget n'est pas si difficile à utiliser et au combien plus plaisante à conduire. Un pur bonheur, tout simplement. ■

**PERFORMANCES**

Vit. maxi: 140 km/h  
 1000 m D.A.: 40,9 s  
 Consommation moyenne: 10,5 l/100 km

**TECHNIQUE**

Années de production	1945-1949
Exemplaires produits	10 001 exemplaires
Moteur	4 cylindres en ligne, refroidissement liquide, longitudinal avant
Cylindrée	1250 cm <sup>3</sup>
Distribution	1 ACL, 12 soupapes
Puissance maxi	54 ch DIN à 5 500 tr/mn
Couple maxi	87 Nm à 2 600 tr/mn
Alimentation	2 carburateurs SU H2
Transmission	Aux roues AR, boîte manuelle 4 rapports (1 <sup>re</sup> non synchronisée)
Suspensions AV / AR	Ressorts à lames longitudinales, amortisseurs à levier / Pont rigide, ressorts à lames longitudinales, amortisseurs à levier
Freins AV / AR	Tambours / Tambours
Pneus AV & AR	4,50 - 19
Dimensions L x l x h	3,54 x 1,42 x 1,35 m
Poids	737 kg
Réservoir	60,8 l
Prix 1947	NC
Équivalent 2022	NC
Cote Sport Auto Classiques	35 000 €

La suspension sautillante pourvue de ressorts à lames et d'amortisseurs à leviers vous secoue, et les variations de géométrie des trains roulants, bien aidés par le pont rigide, bringuebalent la caisse. Des corrections de volant sont alors nécessaires pour garder le cap. Quelques secondes d'inattention sont très vite sanctionnées par une embardée. Mais on s'habitue vite, et toute cette agitation s'oublie en un rien de temps. D'ailleurs, suivre

la circulation n'a rien d'un calvaire, freinage et accélération étant assez corrects.  
**TAILLÉE POUR LE PLAISIR**  
 Quand tout à coup, une lampe s'allume au tableau de bord! Une panne? Meuh non, simplement l'alerte des 30-35 miles à l'heure, limite de vitesse en ville de l'époque. Ah! ces anglaises... Toujours le mot pour rire. Mais voilà enfin la route qui serpente sous mes yeux. C'est là que la

petite TC se révèle. Les freins demandent cette fois un peu plus d'anticipation, de quoi ajouter une bonne dose de piquant à la conduite. La direction devient un peu plus vive et le train avant répond bien. Les enchaînements de virages s'avalent avec aisance dans un joli ballet des quatre membres, orchestré par le bras gauche qui passe du volant au levier avec rythme et ponctué de grands coups de cerceau. Pour augmenter la cadence,



**L'AVIS DE... JÉRÔME FOMBELLE**

*D'accord, je triche, j'ai toujours eu un faible pour les anglaises, mais aussi pour les roadsters de tout poil. Cela me fait deux raisons d'adorer les MG. Et cette mini Midget fait tout en maxi. Maxi plaisir, maxi élégance, maxi sensation. Oubliez les productions ultra-puissantes d'outre-Rhin ou les volubiles machines que l'on trouve de l'autre côté des Alpes. Un petit moteur dans un châssis léger et agile, il n'y a rien de mieux pour se faire plaisir. Et si en plus il n'y a pas de toit, c'est le nirvana.*

