



À L'HEURE OÙ LES MG A ET MG B, LES DEUX PLUS GROS SUCCÈS COMMERCIAUX DU PETIT CONSTRUCTEUR ANGLAIS, SE TROUVENT EN NOMBRE DANS LES PETITES ANNONCES, LES ESSAYEURS DE *SPORT AUTO CLASSIQUES* ONT CHOISI DE FÊTER À LEUR MANIÈRE LES 100 ANS DE LA MARQUE À L'OCTOGONE. ILS VOUS INVITENT À VIVRE DES SENSATIONS FORTES EN LEUR COMPAGNIE SUR LE CIRCUIT ROUTIER DE MONTLÉRY AU VOLANT DE 3 MODÈLES MG AUX PERSONNALITÉS TRÈS DIFFÉRENTES : UNE MG TC DE 1947, UNE MG B ROADSTER DE 1963 ET UNE MG F DE 2000. EN VOITURE !



## Sommaire

HISTOIRE DE MORRIS GARAGES ... p. 42 | ESSAI MG TC DE 1947 ..... p. 46

ESSAI MG B ROADSTER DE 1963 ... p. 56 | ESSAI MG F DE 2000 ..... p. 66 | GUIDE D'ACHAT Cotes & fiabilité ... p. 76



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



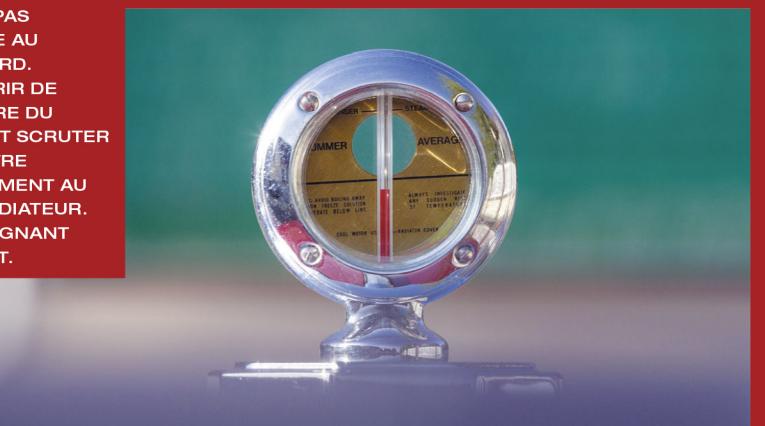
EN CE TEMPS-LÀ,  
UNE PANNE DE BATTERIE  
N'ÉTAIT PAS UN RÉEL  
PROBLÈME, À CONDITION  
DE DISPOSER D'UNE  
BONNE POIGNE. MAIS  
QUAND TOUT VA BIEN,  
UN DÉMARREUR EST  
LÀ POUR VOUS ÉVITER  
UNE BONNE SUÈE.



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.



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 RADIAUTR.  
PAS SI CONTRAIGNANT  
QU'IL N'Y PARAÎT.



**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 dépourvus pour plus de légèreté, mais

sans compromis sur le style. Retour sur une des premières déclinaisons de l'espèce.

**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

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 :



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



**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.

les moyeux Rudge, le thermomètre en haut de la caleandre, 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 « suicides », comprenez qui

• 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 cadans 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 enfoncee 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**



# Cecil Cars

PARIS

COLLECTION - SPORT - PRESTIGE



ACHAT / VENTE - RESTAURATION - MECANIQUE - CARROSSERIE - SELLERIE



Austin-Healey



TEL: 01 64 90 21 70

[www.cecil-cars.com](http://www.cecil-cars.com)

since 1985



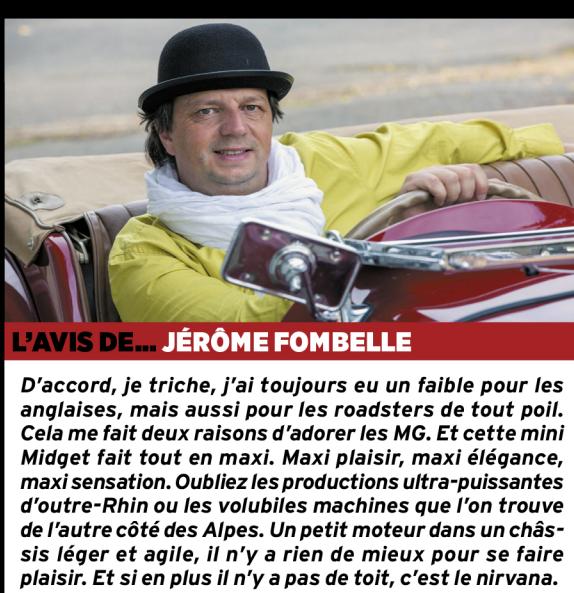
La suspension sautillante pourvue de ressorts à lames et d'amortisseurs à leviers vous secoue, et les variations de géométrie des trains roulants, bien aidés par le pont rigide, bringuebalent la caisse. Des corrections de volant sont alors nécessaires pour garder le cap. Quelques secondes d'inattention 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'autre-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.*

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 €



GUIDE D'ACHAT : MG TC - MG B - MG F

# DES ANGLAISES QUI VISENT JUSTE

PAR JEAN-RÉMY MACCHIA



La cote des anciens roadsters MG reste portée par une image positive, amicale, sympathique. Et qui n'est pas entachée par une mauvaise réputation de fragilité, au contraire de bien d'autres modèles anglais... Le tout à des prix plutôt accessibles.

ci, vous entrez dans le domaine telle-ment aimé en collection du roadster anglais emblématique: de conception datée, il n'a que faire de la mode ni du modernisme. Il préfère promener sa silhouette charmante qui abrite un habitacle fort étiqueté avec une bonhomie typique, qui le rend si savoureux et si sympathique.

En collection, tous ces modèles bénéficient d'une vraie cote d'amour. Mais leur nombre assez élevé maintient les cours à des niveaux agréablement amicaux. Étanchéité douteuse et caprices mécaniques sont aussi ce qu'ils vous offrent d'office, sans supplément. Mais leur vaillance reste réelle. Et puis... c'est un peu pour ça qu'on les aime, non ? ■

CATHY DUBBINSON

## MG MIDGET SÉRIE T COUPS DE CŒUR MÉRITÉS

| Production (1936-1955)  
51 624 exemplaires

Délicieusement craquante avec son look so british et so rétro! Elle ne renie en rien ses origines modestes mais elle attire les regards avec son aimable coquetterie dépourvue de toute arrogance. Ses prix savent rester amicaux.

**V**ous ne lui ferez pas avoir la grosse tête! Né modeste, avec un humble 4-cylindres d'1,3 l et ses deux places rudimentaires qui se soucient peu d'étanchéité, elle promène sa ligne définitivement démodée et sa technique ancestrale avec un délice parfaitement assumé. Le charme opère à plein. Pourtant, ses cours restent sans excès. L'utilisation va quand même être contraignante: l'auto a presque 90 ans et, n'étant qu'une évolution des précédentes MG PA / PB de 1934, et même de la série J apparue deux ans avant, sa conception remonte à près d'un siècle! Il faudra donc compter avec une utilisation précautionneuse, et des soins très rapprochés pour l'entretien mécanique. En particulier sur les TA et TB d'avant-guerre.

### Gentiment antique

Avec les TC, TD et TF d'après-guerre, la technique se modernise un peu côté châssis. Et la voiture offre un comportement plus civilisé même si, pour un regard d'aujourd'hui, elle apparaît quand même bien sautillante. Imaginez que les roues avant ne de-



MG TA

VERSION D'ORIGINE DE LA LINIÉE, CETTE TA NÉE EN 1936 N'EST QU'UNE ÉVOLUTION DES PETITS ROADSTERS PRÉCÉDENTS, PA ET PB. AVEC UN MOTEUR PLUS GROS, ET TOUJOURS ALIMENTÉ PAR DEUX CARBURATEURS SU; MAIS QUI A PERDU SON ARBRE À CAMES EN TÊTE.



MG TB

VISUELLEMENT, LA TB DIFFÈRE PEU DE LA TA: LE PRINCIPAL CHANGEMENT SE SITUE SOUS LE CAPOT, AVEC UN NOUVEAU 4-CYLINDRES UN PEU PLUS PETIT MAIS PLUS PUISSANT.

## MG « T TYPE »

Version	Dates	Moteur	Poids	Vitesse	Particularités	Nombre d'exemplaires	Cote
MG TA	Juin 1936 à juin 1939	1292 cm <sup>3</sup> , 2 carbus SU, 50 ch à 4 500 tr/mn	800 kg	129 km/h	Version d'origine. Pourtant pas la plus cotée. Moteur moins intéressant, embrayage à bain d'huile, antiques amortisseurs à friction. Freins déjà hydrauliques.	2741	31 000 €
MG TA Tickford	1938	idem	idem	idem	Luxueuse réalisation du carrossier Tickford, sous la forme d'un coupé décapotable. Toute petite série, très rare sur le marché, cote évidemment supérieure.	260	env. 60 000 €
MG TB	Avril 1939 à nov. 1939	1250 cm <sup>3</sup> , 2 carbus SU, 55 ch à 5 200 tr/mn	737 kg	140 km/h	Moteur différent et plus abouti. Embrayage à disque plus moderne, amortisseurs à leviers. La plus rare de la série en version usine : production interrompue par la guerre.	319	50 000 €
MG TB Tickford	idem	idem	idem	idem	La carrosserie Tickford a aussi été proposée sur la TB. Encore plus marginale. Même aspect que la précédente Tickford avec les modernisations de la TB.	60	env. 65 000 €
MG TC	Nov. 1945 à déc. 1949	idem	idem	idem	Première de la série d'après-guerre. Quasiment identique à la TB. C'est avec cette version que l'export aux États-Unis commence (environ 2 000 exemplaires).	10 001	35 000 €
MG TD	Nov. 1949 à sept. 1953	1250 cm <sup>3</sup> , 2 carbus SU, 54 ch à 5 400 tr/mn	898 kg	137 km/h	Nouveau châssis, sur base de la berline Type Y : suspension AV indépendante avec ressorts hélicoïdaux, direction à crémaillère. Première avec possibilité de volant à gauche.	28 643	27 000 €
MG TF	Oct. 1953 à nov. 1954	idem	878 kg	140 km/h	Ultime série. Calandre inclinée avec bouchon factice, le radiateur devient accessible par l'intérieur du compartiment moteur. Phares semi-intégrés.	env. 6 200	33 000 €
MG TF 1500	Nov. 1954 à avr. 1955	1466 cm <sup>3</sup> , 2 carbus SU, 63 ch à 5 200 tr/mn	890 kg	148 km/h	Moteur plus gros et plus puissant. Hélas plus fragile. C'est pour cette raison que cette version plus tentante sur le papier cote à peine plus.	env. 3 400	35 000 €

Toutes puissances données en ch DIN. Prix indiqués pour des voitures en très bon état. Sur les TA ont été produits deux coupés Arnold; et sur les TD, des carrosseries spéciales Bertone: 65 coupés et 35 convertibles.

GROSSE MODERNISATION AVEC LA TD:  
 LES ROUES AVANT DEVIENNENT INDÉPENDANTES,  
 LES JANTES PERDENT LEURS RAYONS AU PROFIT  
 D'EMBOUTIS EN TÔLE (RAYONS EN OPTION),  
 ET DES PARE-CHOCS APPARAISSENT!

CETTE TC N'EST QU'UNE RECONDUCTION DE LA TB D'AVANT-GUERRE,  
 SANS CHANGEMENT NOTABLE. ELLE N'EXISTE TOUJOURS QU'EN  
 CONDUITE À DROITE.



MG TC

B. BASKET - VIRAGE AGENCY

Viennent indépendantes qu'avec la TD de 1950, que la direction n'adopte une crémaillère qu'au même moment (système par doigt et vis qui prend du jeu auparavant), que sur la boîte à 4 rapports, vous n'avez jamais de 1<sup>re</sup> synchronisée, et que le chauffage est aux abonnés absents. Une originalité: tout au long de sa carrière, l'empattement reste identique : 2,39 m. Alors que la longueur et même la largeur évoluent. Côté fiabilité, vous ferez toujours attention à l'allumage (le montage d'un

allumage électronique est conseillé), au refroidissement et aux fuites d'huile. Sur le moteur 1500, paroi trop fine entre les cylindres 2 et 3: problème chronique d'échauffement.

Bonne nouvelle: toutes les pièces se trouvent, avec des réparations et des refabrications souvent de qualité. Juste, il peut être difficile de trouver des pignons et des synchros pour la boîte. Mais une réparation est toujours possible. Certains montent d'ailleurs des boîtes à 5 rapports. ■



MG TD



MG TF

DERNIÈRE DE LA LIGNÉE, LA TF SE RECONNAÎT À SON CAPOT ABAISSÉ, À SA CALANDRE INCLINÉE ET À SES PHARES PRESQUE INTÉGRÉS DANS LES AILES. LES ULTIMES VERSIONS ONT MÊME DROIT À UN MOTEUR PLUS GÉNÉREUX: 1,5 L.



MG TA TICKFORD

LE COUPÉ DÉCAPOTABLE CARROSSÉ PAR TICKFORD EST LE PLUS COTÉ DE TOUTE LA SÉRIE. LOGIQUE: C'EST UNE EXÉCUTION LUXUEUSE DE LA TA. ET IL N'A ÉTÉ PRODUIT QU'À 260 EXEMPLAIRES.

ERIK FULLER ©2015 COURTESY OF RM AUCTIONS/MG

## MG B | Production (1962-1980) 514834 exemplaires (386 961 cabriolets, 127 873 coupés)

# TRÈS AIMÉE ET PAS SI CHÈRE

Elle a été la première MG à caisse autoportante et s'en trouve bien: avec son comportement sain et son moteur bien né, elle offre un joli, très joli caractère. Ce qui, joint à son coup de crayon inspiré, lui a toujours valu une place enviable en collection: dotée d'une cote d'amour soutenue, elle a été conservée en grand nombre. Mais la facilité à la trouver sur le marché l'a parfois desservie: n'étant ni très rare ni très chère, elle a pu passer entre des mains peu soigneuses qui, jusque dans les années 90, se sont contentées de l'utiliser comme une bonne « occase », en la négligeant côté mécanique et carrosserie. Plus ennuyeux: beaucoup de restaurations anciennes faites à la va-vite se révèlent de piètres cache-misère. Rassurez-vous:

LES MARK I D'ORIGINE SONT DEVENUES LES VERSIONS LES PLUS RECHERCHEES. ELLES N'EXISTENT QU'EN ROADSTER. ATTENTION: CERTAINES SONT DES MODÈLES ULTÉRIEURS, « VIEILLIES » PAR QUELQUES INTERVENTIONS COSMÉTIQUES.



MG B ROADSTER MARK I



MG B ROADSTER MARK I

Elle a fêté ses 60 ans l'an dernier, mais a su rester jeune. Très vite entrée en collection, elle se trouve aisément et n'a pas la grosse tête: avec des cours cléments, elle offre un rapport prix / plaisir excellent.



MG B ROADSTER MARK IV

SES GROS PARE-CHOCS EN RÉSINE ET SA HAUTEUR SUR PATTES FONT HURLER CERTAINS PURISTES. ELLE SE VOIT ARTIFICIELLEMENT REMISE DANS UN JUS PLUS RÉTRO, À COUPS D'OPÉRATIONS COSMÉTIQUES SOUVENT RÉUSSIES. MAIS L'AUTO N'EST ALORS PLUS DANS SA DÉFINITION D'ORIGINE.