



MG B

Ex-fan des sixties, vous arborez la coupe des Beatles, fredonnez les vieux tubes des Who et ne vous habillez qu'à Carnaby street... Il manque pourtant un élément à votre panoplie : un 4 cylindres dans le vent... la MG B !

Texte Gilles Bonnafous / Photos Daniel Denis

FILEZ À L'ANGLAISE



Si elle s'inscrit dans la lignée des roadsters qui ont fait la réputation de la marque, notamment aux Etats-Unis, la MG B représente une importante évolution par rapport à sa devancière, la MG A. Nettement moins typée, la nouvelle philosophie de la voiture s'éloigne du traditionnel roadster anglais dans le but de plaire à un très large public. En particulier aux acheteurs américains, le marché d'outre-Atlantique constituant le débouché prioritaire des voitures de sport britanniques. De fait, la voiture apparaît sous les traits d'un cabriolet au caractère plus civilisé. Reflet de ce nouveau parti pris, son design moderne et dépouillé, voire assez neutre, apparaît remarquablement équilibré. Grâce à sa silhouette basse et à sa ligne douce aux flancs galbés, elle séduira, mais sans ostentation. Et si, au début de sa carrière, elle décevra les «intégristes» du roadster rustique et tapecul, ceux-ci se rallieront bien vite...

Entre tradition et modernisme

La MG B se présente en fait comme un heureux compromis entre des archaïsmes techniques empruntés à la MG A, notamment sa suspen-

sion, et une architecture moderne. Adoptant la technique de la carrosserie monocoque — qui favorise la production de masse — elle est la première sportive de la marque ainsi conçue. De même, les ingénieurs d'Abingdon ont fait porter leurs efforts sur l'amélioration du confort qui s'avère être enfin d'un bon niveau... pour un roadster anglais !

Dès le premier contact avec la voiture, on est frappé par l'habitacle beaucoup plus spacieux que celui de la MG A et, sauf à être bâti comme un géant, c'est avec aisance que l'on s'installe aux commandes de l'engin. Ceci est valable aussi bien en longueur pour les jambes qu'en ce qui concerne la largeur aux coudes. Les sièges offrent une bonne position de conduite, et leur assise basse nous évite d'avoir le front «décapité» par le vent, comme c'est le cas sur certains roadsters anglais plus «primitifs». Par contre, l'étanchéité de la capote est assez relative... En contrepartie, le chauffage fait partie de l'équipement de série, le luxe !

Tout en souplesse

La voiture de notre essai est un modèle américain, aisément reconnaissable à ses feux arrière entièrement rouges, du millésime 1968. Conforme aux normes de sécurité passive en vigueur aux Etats-Unis, le tableau de bord se compose de deux grands cadrans, le compte-tours — dont la zone rouge commence à 6 000 tr/mn — et le tachymètre, qui entourent la jauge d'essence de forme rectangulaire. De part et d'autre,

deux petits cadrans circulaires abritent les thermomètres d'eau et d'huile. Le décor planté, voyons à présent ce que notre MG a dans le ventre. Emprunté à l'Austin 1800 après avoir été extrapolé du rustique 1 600 cm³ de la MG A, le moteur de la «B» ne prétend à aucune sophistication. Si les montées en régime s'avèrent malgré tout relativement alertes, la mécanique, que l'on ne saurait qualifier de pointue, n'apprécie guère les hauteurs du compte-tours. En revanche, le 1 800 cm³ Leyland fait preuve de rondeur, et sa souplesse constitue indiscutablement l'un des points forts de la voiture. Là aussi, toujours dans le but de séduire le plus grand nombre, les concepteurs de la MG B ont privilégié l'agrément d'utilisation plutôt que la recherche de la performance. Quoique...

En 1962, frôler les 170 km/h n'avait vraiment rien de ridicule ! Autorisant une conduite coulée, le couple de 15 mkg obtenu dès 3 500 tr/mn contribue au plaisir que l'on éprouve au volant de ce cabriolet. Ainsi, malgré la modestie relative de son quatre cylindres, la voiture reprend à 1 500 tr/mn en quatrième sans renâcler ! De même, la transmission apparaît comme l'un des atouts de notre MG B.

La boîte de vitesses bénéficie d'une excellente synchronisation, y compris sur le premier rapport, ce qui n'est pas si fréquent pour une anglaise de cette époque ! Nous avons également apprécié son maniement aisé et la douceur de sa commande, comme d'ailleurs celles de l'ensemble de la voiture.

Tempérament de twisteuse

Sans être en aucune façon dangereuse, la tenue de route réclame toutefois un minimum de circonspection. La tenue de cap n'est pas au-dessus de tout soupçon, l'instabilité de la voiture à grande vitesse sur revêtement irrégulier obligeant à corriger la trajectoire en permanence. Quant à l'archaïque essieu arrière rigide, suspendu à des ressorts à lames et à des amortisseurs à levier — comme sur la MG A — il nous vaut quelques belles glissades en cas de forte accélération en virage — à fortiori sur route hu-



Imaginez-vous au volant de cette MG B décapotée : c'est dimanche, les poules dorment encore, vous glissez un bon vieux tube des Rolling Stones dans l'autoradio et fendez la brume matinale ! Sympa, non ?

Dans sa robe «royal blue» qui change un peu du sempiternel rouge, la MG B de notre essai a fière allure. Notez les petits déflecteurs et les roues à rayons (en option à l'époque).



mide comme c'est le cas le jour de notre essai. Et le relatif manque de puissance du moteur ne permet pas toujours de contrôler au mieux la situation à l'accélérateur. Mais en conduite «normale», l'absence de lourdeur du train avant et le caractère survireur de la «B» en font une voiture alerte et maniable qui se trouve parfaitement à son aise sur les parcours sinueux. On retrouve également cette même maniabilité lors de manœuvres en ville grâce à un excellent rayon de braquage. Si la direction reste ferme à l'arrêt elle se révèle en revanche agréable et précise sur la route. Une qualité qui permet d'interrompre les éventuelles frivolités du train arrière et de remettre la MG B dans le droit chemin... Côté freins (nous avons droit à des disques à l'avant !), bien que dépourvus d'assistance et réclamant de ce fait un certain effort sur la pédale, ils s'avèrent dans l'ensemble à la hauteur de leur tâche.

Le cabrio qu'il vous faut !

Voiture vivante et sans prétention affichée, la MG B attire la sympathie des témoins rencontrés sur la route. Aucune jalousie ni agressivité ne se lisent dans le regard des autres. Au contraire, elle invite à la rencontre et au dialogue. Convivialité, le mot est lâché. Et bien que

ce substantif à la mode paraisse quelque peu galvaudé, il semble avoir été inventé pour elle. Roadster moderne, confortable et d'un niveau sonore acceptable sauf sur les hauts régimes (mais cela ne fait-il pas partie du plaisir ?), la MG B jouit aussi d'une fiabilité et d'une simplicité de conception qui en font une voiture utilisable quotidiennement. A l'image de son moteur, dont le caractère roturier, apparemment pénalisant, s'est retourné favorablement pour prendre la forme d'un avantage aux yeux de nombreux passionnés de la voiture. Un argument de poids au moment de choisir un cabriolet... anglais ! Bref, toutes ces qualités composent la recette de son immense succès commercial et de son exceptionnelle longévité. Si l'on ajoute à cela qu'Abingdon proposait son fleuron à un prix très concurrentiel, on comprend mieux son destin de voiture de sport la plus diffusée. En effet, de par le monde, près de 400 000 amateurs se sont laissés séduire tout au long de sa période de production longue de dix-huit années. A quand votre tour ?

Tous nos remerciements à Pierre Collin, de la société Cecil Cars (Arpajon) et au golf hôtel du Domaine de Belesbat, situé à Courdimanche, 91820 Boutigny-sur-Essonne.

La MG B qui illustre notre article est un modèle d'importation américaine facilement reconnaissable à ses feux arrière uniformément rouges. Remarquez la discrétion de la capote une fois repliée.

suite page 30 ►