



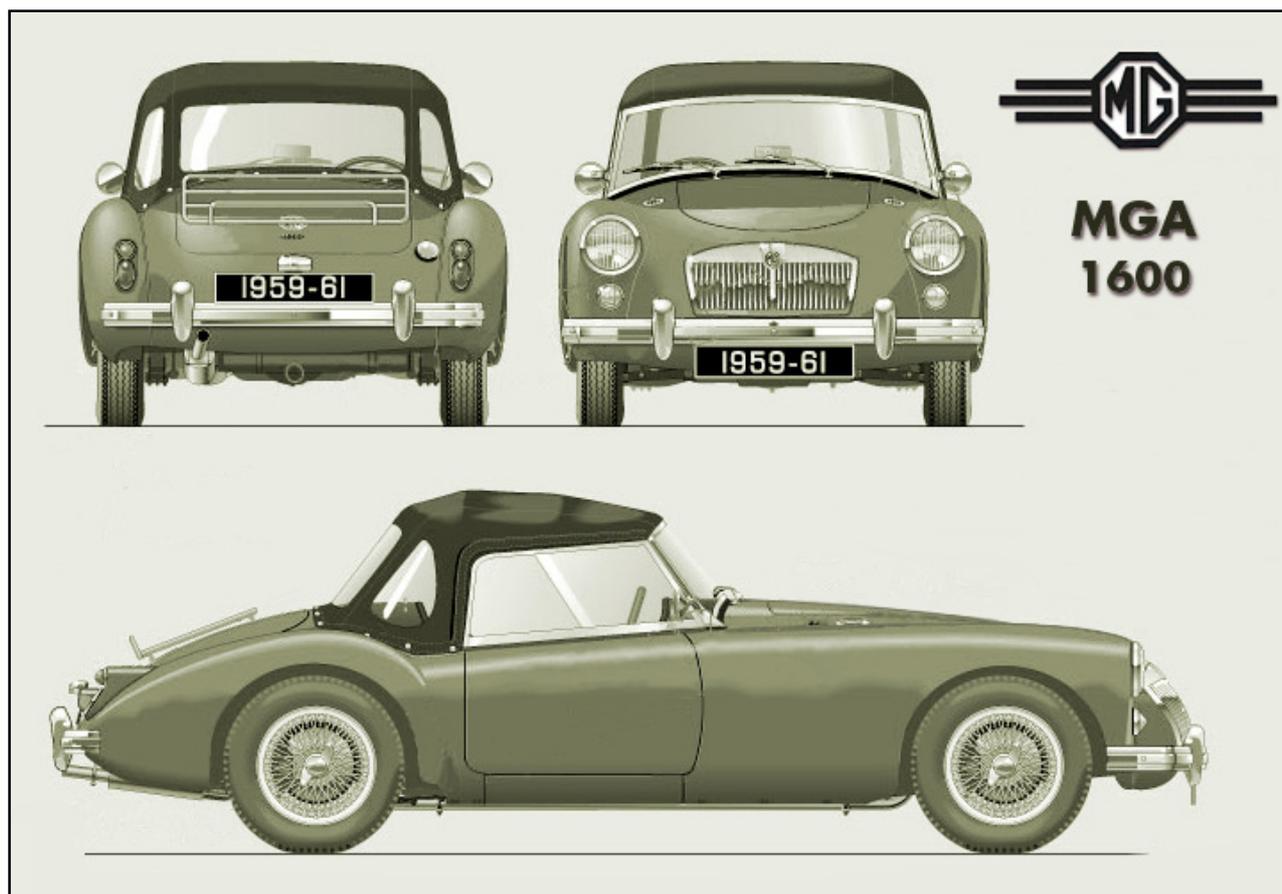
MGA 1600

1959



Caractéristiques techniques

Moteur	4 cylindres	Bloc d'origine	Série "B"
Cylindrée	1588 cm ³	Carburateur(s)	2 S.U.
Compresseur	Non	Puissance	79 ch à 5600 t / min
Alésage / course	75,4 x 89 mm	Taux de compression	8,0
Vitesses	4	Rapports de boîte	1,0 / 1,374 / 2,214 / 3,64
Rapport de pont	4,3	Empattement	2,39 m
Suspension avant	Indépendante avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques	Freins av. / ar.	Hydrauliques Disques à l'avant Tambours à l'arrière
Suspension arrière	Lames semi-elliptiques et amortisseurs hydrauliques	Voies av. / ar.	1,20 m / 1,24 m
		Voies av. / ar. avec roues à rayons	1,20 m / 1,29 m
Fixation roues	Boulonnées sur disque acier Fixation centrale et rayons en option	Pneus	15 x 5,60
Longueur	3,96 m	Largeur	1,47 m
Hauteur	1,27 m (avec capote)	Poids	914 kg
N° Châssis	68851 à 109069	Vitesse maximum	163 km/h



Production

MGA 1600 Mark I Roaster	28 730
MGA 1600 Mark I Coupé	2 771
Total MGA 1600 Mark I	31 501
Production totale estimée, tous modèles de MGA confondus	101 081

Histoire

Lancée en 1955, la MGA fut une véritable innovation en comparaison des autres modèles MG d'après-guerre dont la conception remontait à l'avant-guerre. Ce petit roadster élancé présentait une carrosserie moderne ouverte et basse, d'une ligne très pure, en rupture avec l'esthétique classique des modèles précédents. La publicité de l'époque le clamait : la MGA était la « première d'une nouvelle lignée ».

La gestation de la MGA fut plutôt longue, et commença de façon informelle. En 1951, à la demande du pilote privé George Phillips, Syd Enever, ingénieur en chef de la firme MG, imagina une nouvelle carrosserie pour habiller un châssis de MG TD équipé du moteur XPAG de 1250 cm³. Ce modèle dénommé EX172 permit à Phillips de participer aux 24 heures du Mans. Le projet évolua ensuite en un nouveau prototype EX175 au châssis modifié (écartement des longerons pour abaisser l'assise des sièges), équipé du moteur de la TD et habillé d'une carrosserie très similaire à celle utilisée par Phillips pour sa spéciale Le Mans. Cependant, les autorités de BMC, propriétaire de la marque MG, hésitaient à se lancer dans la production d'une nouvelle voiture de sport risquant de porter ombrage à une autre production du groupe, l'Austin Healey. Jusqu'en 1955, MG commercialisa le modèle TF, simple amélioration de l'ancienne TD basée sur des concepts anciens.

En 1954, considérant l'excellence des prototypes construits depuis 1951, et devant le succès mitigé du modèle TF, BMC décida de poursuivre le développement initié chez MG et de créer ainsi une toute nouvelle voiture, la série « A ». Après un an d'études complémentaires, le modèle MGA 1500 fut commercialisé en septembre 1955. Il conservait le châssis modifié, la suspension avant et la direction des MG TD, mais profitait du pont arrière de la MG Magnette Z et surtout du nouveau moteur "B" de 1,5 L de cylindrée à double carburateur inauguré sur la MG ZA. La carrosserie était directement inspirée de la EX175, et complètement séparée du châssis à caissons.

La production de la MGA était ainsi lancée et avec plus de 100 000 exemplaires vendus dans le monde entier pendant sept années, cette voiture connaîtra un grand succès commercial, notamment aux USA où plus de 80% de la production sera exportée. Au delà de sa ligne plaisante, la MGA disposait de caractéristiques routières très saines, supérieures à celles des productions concurrentes, et était vendue à un prix raisonnable.

Une longue liste d'options accompagnait la MGA, parmi lesquelles des modifications pour la compétition (rapport de boîte réduit, pont arrière spécial, etc.). En 1956, l'usine proposa un hard-top parmi les options et en septembre de la même année, un an après le lancement de la MGA, une version coupé fut annoncée. Le pare-brise était plus courbé et les portes complètement redessinées, avec des vitres montantes et des poignées. Le coupé connaîtra toutefois beaucoup moins de succès que le roadster.

Lancée en 1958, la « Twin-Cam » apparaissait comme la voiture sportive idéale pour les amateurs de MGA recherchant des performances encore supérieures à celles des modèles de série. Avec un moteur de 1588 cm³ développant 108 CV, des suspensions améliorées, des freins à disques aux 4 roues et des jantes acier exclusives à verrouillage central de Dunlop, la Twin-cam atteignait une vitesse de pointe de 180 km/h. Elle ne réussit cependant pas à se faire une grande place sur le marché en raison d'un prix élevé et surtout d'un manque de fiabilité patent. Seuls 2 111 exemplaires furent construits.

En 1959 apparut la seconde version de grande série de la MGA, la 1600. Elle profitait d'une plus grande capacité du bloc moteur (1,6 L grâce à une augmentation de l'alésage), ce qui lui procurait une puissance suffisante pour franchir le cap mythique des 100 mph (160 km/h). Des freins à disques Lockheed étaient montés à l'avant, mais des tambours étaient conservés à l'arrière. Des changements visibles furent apportés aux feux avant et arrière pour se conformer aux nouvelles législations : les clignotants étaient séparés des feux de position et des feux stop. Cela se traduisait par un double boîtier monté sur chacune des ailes arrière, et par un secteur orange sur le boîtier des feux avant. Les fenêtres latérales amovibles du cabriolet pouvaient désormais coulisser, comme celles qui équipaient le hard-top optionnel de la MGA 1500. De nouvelles couleurs étaient offertes, tant pour la carrosserie que pour la capote.

Ces améliorations permirent à MG de garder encore de l'avance sur ses rivaux, en particulier sur la gamme TR de Triumph.

La MGA 1600 sera commercialisée jusqu'en mars 1961, date à laquelle elle sera remplacée par la 1600 mark 2, d'une cylindrée légèrement supérieure (1622 cm³) et présentant quelques différences cosmétiques (notamment des feux arrière modifiés et déplacés, et une grille de calandre dotée de barres en retrait). Elle tirera sa révérence en 1962, année de son remplacement par la MGB.