A BANC D'ESSAI DES VOITURES EUROPÉENNES

LA M.G. A 1600 Mark

NOTRE précédent essai de la M.G. date du 1er septembre 1959, equis cette époque, ce roadster a continué sa carrière, mais ses printemps dernier, il a subi des modifications qui nous ont paru suffisamment intéressantes pour nécessiter un nouvel essai. Il reste toujours une clientèle pour ce genre de petite voiture sportive et voici donc le banc d'essai de la M.G. A 1 600 Mark II, qui nous a été très demandé ces temps dernierS.

GROUPE MOTO-PROPULSEUR

La M.G. A a commencé sa carrière avec 1 489 cm3 qui dégageaient 68 ch à 5 500 tr/mn. Elle était ensuite d'un 1 622 cm3 donnant 78 ch à 5 500 tr/mn. Aujourd'hui, le même groupe 4 cylindres à 6 ports fournit 1 622 cm3 et développe 81 ch à 5 500 tr/mn. Parallèlement, le couple maximum est passé de 12 mkg à 9 800 tr/mn à 14,2 mkg à 4 000 tr/mn et la rapport volumétrique de 8,8 à 9. Ce moteur vient donc à point pour recevoir la Mark II, qui pèse 10 kilogrammes de plus, mais dont la fragilité a fini par décourager son commerçant, après avoir deux mainte utilisateurs.

On peut remarquer que cette augmentation de cylindrée ne vient quasi transformant la M.G. de la compétition, puisque le couple maximum est encore, mais un demeurant, cela n'est pas très grave puisque cette voiture ne peut, de toute manière, entrer en rivalité directe avec une Alfa Romeo ou une Porsche bien préparée.

Nous avons bien entendu, amené la voiture sur l'anneau de Montlhéry afin de faire des essais de vitesse. Le barométre étant mortel, nous avons atteint 174,4 km/h. Avec la capote en toile, et toujours les glaces latérales, la vitesse de pointe est descendue à 171,4 km/h. Les accélérations des performances demeurent qu'une capote est rarement mise aérodynamique qu'un toit rapide, mais, en effectuant la même mesure, voiture dégagée et sans glaces latérales, nous avons atteint 176,5 km/h. Le rendement 100 ch, mais dont la fragilité a fini par décourager son commerçant, après avoir deux mainte utilisateurs.

On peut remarquer que cette augmentation de cylindrée ne vient quasi transformant la M.G. de la compétition, puisque le couple maximum est encore, mais au demeurant, cela n'est pas très grave puisque cette voiture ne peut, de toute manière, entrer en rivalité directe avec une Alfa Romeo ou une Porsche bien préparée.

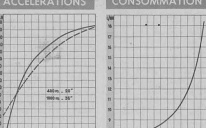
Nous avons bien entendu, amené la voiture sur l'anneau de Montlhéry afin de faire des essais de vitesse. Le barométre étant mortel, nous avons atteint 174,4 km/h. Avec la capote en toile, et toujours les glaces latérales, la vitesse de pointe est descendue à 171,4 km/h. Les accélérations des performances demeurent qu'une capote est rarement mise aérodynamique qu'un toit rapide, mais, en effectuant la même mesure, voiture dégagée et sans glaces latérales, nous avons atteint 176,5 km/h. Le rendement 100 ch, mais dont la fragilité a fini par décourager son commerçant, après avoir deux mainte utilisateurs.

PRIX EN FRANCE : 14 150 N.F.
PRIX EN BELGIQUE : 119 100 F.B.

TABLEAU DE BORD

1. Compte-tours et témoin d'allumage. - 2. Interrupteur d'éclairage du tableau. - 3. Compteur de vitesse, témoin de phares et totalisateur. - 4. Antibrouillard. - 5. Lumières. - 6. Starter. - 7. Contact. - 8. Essuie-glace. - 9. Allume-cigares. - 10. Interrupteur du lecteur de carte. - 11. Clignotants. - 12. Jauge à essence. - 13. Démarreur. - 14. Avertisseur. - 15. Climatisation. - 16. Lave-glace. - 17. Thermomètre d'eau et manomètre d'huile. - 18. Lampe pour lecture de carte.

ACCÉLÉRATIONS



Les accélérations de la M.G.A. sont été stables en km/h en temps en secondes.

Mais avons atteint en utilisant au maximum les quatre rapports de la boîte de vitesses, 80 km/h en 7,6 s, 100 km/h en 11,2 s, 120 km/h en 6"6/10; 80 km/h en 17", 90 km/h en 13", 100 km/h en 19", 110 km/h en 19"5/10, 120 km/h en 23", 130 km/h en 26"6/10, 140 km/h en 32"2/10, 150 km/h en 37"6/10, 160 km/h en 43"6/10.

En pointe, la courbe d'accélération reprite depuis 40 km/h en quatrième.

CONSOMMATION

Cette courbe de consommation en litres montre certaines par l'autodrome de Linas-Montlhéry. Les chiffres avec obtenu, accélérateur coté durant chaque mesure et en utilisant uniquement la quatrième, une consommation de 6 l/100 km à 40 km/h, 7 l à 60 km/h, 7,6 l à 80 km/h, 7,8 l à 90 km/h, 7,9 l à 100 km/h, 8 l à 110 km/h, 8,2 l à 120 km/h, 8,6 l à 130 km/h, 9,01 l à 140 km/h, 9,75 l à 150 km/h, 10,5 l à 160 km/h, 11,75 l à 170 km/h, 13,5 l à 174 km/h et 18,8 litres à 174 km/h.

QUALITÉS

- Performances satisfaisantes.
- Freinage très efficace.
- Voiture utilisable en ville.
- Consommation relativement faible.
- Tenue de route généralement bonne.
- Direction précise.
- Sièges confortables.
- Esthétique encore actuelle.

DÉFAUTS

- Première non synchronisée.
- Suppléments de prix désormais déplacés.
- Voiture très bruyante.
- Boîte de vitesses ayant tendance à chauffer.
- Portes d'adhérence sur mauvaise route.
- Suspension très sèche.
- Coffre à bagages symbolique.
- Absence totale de survoltage.

CARROSSERIE ET HABITABILITÉ

La silhouette de la M.G. A est suffisamment connue pour qu'on ne s'attarde guère à la juger, bien qu'elle ait été agrémentée d'une nouvelle calandre dont nous ne dirons rien, par simple pudeur. Les lignes de la M.G. A sont de plusieurs siècles, les lignes de la carrosserie sont encore très acceptables, avec un long capot qui fait très « grosse cylindrée » et un habitacle très coloriens par les sportifs, non pour ceux de Bolide.

On ne peut guère discuter sur le confort, puisque nous avons dû nous y adapter, mais pas même un toulou de Pomérania ne saurait rester derrière les deux sièges. Avec le hard-top on la capote, le dossier rabattu, on assoit à peu qu'on pourrait y loger un petit chien dans le dossier. Les deux sièges sont bien dessinés et leur confort paraît dans une voiture de mesure la fermeté de la suspension. Quant au volume disponible, il paraîtra suffisant à la majorité, bien que l'habitacle ait été dégagé au maximum pour l'avoir déjà signalé plus haut que les sièges étaient quasiment posés sur les ailes des autres.

L'essai routier a été effectué avec le hard-top et cet accessoire — venu contre supplément — est maintenant à présent étanche et surtout silencieux. Il faut dire que le hard-top voici deux ans. Les glaces latérales ne sont pas en mesure d'arrêter une fuite plus et, en règle générale, l'aération est très défectueuse, à moins de maintenir de décapeur. Au contraire, le chauffage est assez efficace et assez fonctionnel.

Il n'y a guère à s'inquiéter du coffre à bagages, puisque, à toute manière, il est impossible d'y loger une valise.

Techniquement parlant, l'équipement général est assez complet puisque trouve sur le tableau de bord, outre les lampes d'un tout totalisateur et d'un journalier, un compte-tours, un thermomètre d'eau et un manomètre de pression d'huile ainsi que quelques autres accessoires indispensables. Un petit inconvénient, cependant, le vide-glace ne suivant pas les mêmes de deux vitesses, que le dégivrage non commandé par une tirette préhistorique et mal placée, et que le lave-glace ne fonctionne d'ailleurs qu'avec deux compartiments disposé, au centre du tableau.

Le cabriolet présente aussi un petit inconvénient, puisque, en plus, pas même le coffre à gants, ne ferme à clé.

Ceci dit, nous ne voyons pas pour quelle raison nous nous contiendrons de dire toute notre pensée sur cette voiture, qui, comme nous avons indiqué au chauffage, en est en droit de demeurer qui se nouge pas, ne ment et simplement de sa clientèle. Cela