

Au volant de la MGA 1600

Conduire une voiture ancienne, c'est une expérience qui vous transporte dans deux dimensions : l'espace et le temps. Et prendre le volant d'un cabriolet anglais des années cinquante ramène à une époque charnière où, alors que l'automobile commençait tout juste à devenir un produit de grande consommation, ces voitures permettaient encore, par leur esthétique et leurs performances, de préserver un certain plaisir de conduire traditionnel.



Un pur roadster anglais

La MGA est tout à fait typique du début des années cinquante. Son allure générale est celle des cabriolets sportifs de cette époque, ou « roadsters » en anglais, avec une ligne basse à la foi tendue et sensuelle, hésitant entre aérodynamisme et tradition. Lors de sa sortie en 1955, cette voiture était annoncée comme « la première d'une nouvelle série ». Il est vrai que la rupture avec les formes archaïques – bien que très agréables à contempler de nos jours – des MG précédentes de la série T était manifeste, même si techniquement, cette voiture empruntait beaucoup à l'ancienne génération dont la conception remontait à l'avant-guerre. En fait, la MGA, c'est pratiquement une MG-TD en habits neufs ! Elle conserve un châssis séparé sur lequel tous les éléments de carrosserie sont rapportés, et une mécanique simple, donc des solutions éprouvées rendant son entretien facile. C'est presque un Méccano géant ! Ajoutons à cela le fait qu'à notre époque, toutes les pièces de rechange se trouvent très facilement et à prix abordable auprès de nombreux fournisseurs en Europe et aux USA (avec toutefois une qualité variable), et vous comprendrez l'une des raisons de l'engouement actuel pour cette voiture.



Au 21ème siècle, les performances générales de la MGA n'en font plus une voiture de sport à proprement parler, la plupart des berlines familiales offrant des accélérations et vitesses de pointe au moins équivalentes, voire supérieures. Pourtant, dans les années cinquante, cette petite MG présentait des performances à peine inférieures à la Porsche 356 de base, une solidité à toute épreuve et surtout un excellent comportement routier, le tout à un tarif très intéressant. Il était donc logique que ce cocktail mixant esthétique et performances à prix abordable ait rencontré le succès, surtout aux Etats-Unis où près de 80% de la production fut exportée.

La MGA décrite ci-après est un modèle « 1600 » de 1959, j'ai fait son acquisition début 2011 après de longs mois de recherche pour trouver un exemplaire susceptible de me convenir ; je souhaitais fortement obtenir cette version qui me semblait constituer le meilleur compromis, pour plusieurs raisons :

- d'une part, par rapport au modèle précédent (version 1500, sortie en 1955), la 1600 est dotée de freins à disques à l'avant, et de clignotants séparés à l'avant et à l'arrière, deux « plus » pour la sécurité compte tenu des conditions de circulation actuelles,
- la puissance est également un peu supérieure (mais je ne pense pas que la différence soit très sensible en vitesse pure...) ; le couple est également amélioré à bas régime, procurant de meilleures reprises à basse vitesse,
- le modèle suivant (1600 mark2, produite de 1961 à 1962), dispose certes d'une puissance encore légèrement accrue, mais me semble esthétiquement moins réussi. Les modifications de calandre et de feux arrière ne constituent pas à mon sens une amélioration, mais plutôt une faute de goût des stylistes MG de l'époque. Toutefois, il s'agit là d'un point de vue totalement subjectif, je ne voudrais pas me fâcher avec les propriétaires de mark2 ! Les goûts et les couleurs, n'est-ce pas...

Mais rapprochons-nous du véhicule en question, puis prenons place à bord...

Plaisir des yeux

Prendre place à bord d'une MGA, c'est d'abord ressentir une satisfaction visuelle. Le plaisir de parcourir quelques kilomètres à son bord est amplifié par l'intérêt que l'on peut éprouver à conduire une voiture dotée d'une ligne splendide, que les décennies passées depuis sa sortie concourent à rendre plus attachante encore. Son esthétisme des années cinquante, d'un style minimal et pourtant très personnel, marque clairement son appartenance à une période révolue de l'automobile, et dégage un incroyable charme : certainement l'un des plus beaux roadsters anglais avec la série XK de Jaguar... mais fort heureusement en beaucoup plus abordable !

S'asseoir à la place conducteur de la MGA demande de la dextérité : une certaine accoutumance est préférable. En fait, ce véhicule est tellement bas que l'on ne monte pas en voiture, on y descend ! Dans le plus pur style roadster, l'ouverture des portières se fait en actionnant une chaînette par l'intérieur, car aucune poignée ne vient perturber le profil lisse des flancs de la voiture. Ensuite, il faut commencer par positionner une de ses jambes, en se tenant où on peut avec les mains, puis tenter de s'asseoir... inutile de tenter une explication, ça s'expérimente ! Avec mon mètre quatre-vingt huit, je dois approcher la limite d'installation à bord de la MGA, c'est vraiment un coup à prendre, qui toutefois est facilité sur ma voiture par la présence d'un volant 15 pouces Motolita, plus petit que le 17 pouces d'origine. Après quelques tentatives, on arrive à trouver la technique adéquate, et l'opération devient finalement très facile... Evidemment, lorsque la capote est en place, l'accès est un peu plus compliqué, mais fort heureusement il est très rare d'utiliser cet accessoire.



La position de conduite, une fois installé, est plus confortable qu'on pourrait le croire même pour ma grande taille, mais elle est néanmoins un peu surprenante. En fait, on a vraiment le sentiment de faire corps avec la voiture, plutôt que d'être simplement à l'intérieur. Les jambes sont assez allongées, le dos droit, le volant est placé près du buste, bref, c'est une position très différente des voitures modernes, même sportives. Les personnes de petite taille ne seront pas forcément avantagées, du fait de l'éloignement des pédales. Le siège peut coulisser vers l'avant sur glissières, mais cette manœuvre présente l'inconvénient de se rapprocher encore plus du volant. En fait, il faudrait avoir des jambes de longueur moyenne, un long buste et des bras très courts ! Les anglais auraient-ils des proportions corporelles très

différentes des nôtres ? Non, la plupart des voitures anciennes manquent d'études ergonomiques et la MGA ne fait pas exception à la règle. Ceci se reflète également dans le dessin des sièges, les vertèbres lombaires ne sont pas du tout maintenues, et les cuisses manquent d'appui. Mais on fait avec, et finalement, une fois intégrée la différence avec les voitures modernes, on s'y sent bien ! La MGA était d'ailleurs réputée plus confortable que bon nombre de sportives de la même époque, y compris les Jaguar XK. Seul point vraiment désagréable, le tunnel de transmission est large et laisse peu de place pour la pédale d'accélérateur, très proche du frein. En fait, sur une conduite à droite, le problème ne doit pas exister, le tunnel empiète moins et l'accélérateur se retrouve de l'autre côté. Mais on peut regretter que les anglais n'aient pas optimisé cette disposition pour les conduites à gauche, qui ont représenté la majeure partie de la production, Sur ma MGA j'ai ajouté une extension de pédale, qui corrige un peu le problème, et j'ai pu légèrement désaxer la pédale de frein. Mais le pied droit peut quand même frotter sur la moquette qui recouvre le tunnel, surtout avec des chaussures à semelle large. Evitons de conduire la MGA avec des après-ski !



Les dossiers des sièges se replient facilement vers l'avant pour accéder à la capote, enroulée en arrière, et au logement de la batterie (à l'origine deux éléments de 6V en série, remplacées de façon plus moderne sur mon véhicule par une seule batterie de 12V). On trouve aussi placée derrière le siège conducteur, sur la cloison arrière, la commande d'ouverture du coffre (il faut un peu tâtonner pour la trouver). Ce dernier est d'un volume assez restreint, la roue de secours prenant la majorité de la place disponible. On peut se passer de cette roue et se contenter d'une solution plus moderne avec une bombe anti-crevaison, si l'on dispose de pneumatiques « tubeless ». C'est mon choix, je n'ignore pas que cet

équipement minimal ne permet pas de solutionner les cas d'éclatement de pneus mais je considère que le risque est suffisamment faible. Et cette solution me permet d'emporter un peu plus qu'une brosse à dents dans le coffre (qui est déjà encombré par la boîte à outils et les pièces de rechange !).

Le mécanisme de déploiement de la capote est complexe. On ne peut être qu'admiratif devant le génie des concepteurs de ce système, à la cinématique extrêmement sophistiquée. Totalement invisible une fois repliée, et tenant une place minimale, cette capote est magique ! Du moins, en théorie... En pratique, c'est quand même compliqué à mettre en place ! Il est préférable d'être à deux pour déployer l'ensemble, et l'opération prend quelques minutes, rien à voir avec le montage d'une tente de camping « 2 secondes » de chez Décathlon ! Et il faut ensuite ajouter les « sidescreens », éléments en plexiglas sur une armature métallique qui se fixent sur les portières et viennent jouer le rôle de vitres, la MGA étant, en pur roadster, dépourvue de glaces latérales. Avec un peu d'habitude on prend le coup de main, mais il faut reconnaître que cette voiture n'est pas faite pour affronter les averses soudaines. Un détail étonnant quand on songe qu'il s'agit d'une voiture anglaise, mais souvenons-nous aussi que les MGA ont davantage circulé en Californie ou dans l'Arizona que dans la verte campagne britannique...

Il n'est d'ailleurs pas très agréable de rouler capoté, le champ de vision est plus limité, et tous les bruits sont amplifiés. La MGA est vraiment une voiture de plein air !

Pour finir ce tour d'horizon, signalons que les portières sont munies de larges vide-poches (car il n'y a pas de vitres !), et j'ai transformé l'emplacement de l'auto-radio en boîte à gants (en prenant soin de conserver le cache-façade d'origine), très pratique aussi pour ranger quelques babioles.

Trêve de bavardages, installons-nous au volant pour un petit essai...

Le démarrage est facile, un quart de tour de clé dans le barillet de contact, on entend un cliquetis de la pompe à essence, assez typique, et lorsque ce bruit cesse, les carburateurs sont alimentés et on peut tirer sur le bouton « S » (pour « starter », c'est à dire démarreur en français). Lorsque le moteur est encore froid, il faut au préalable tirer la manette « C » (pour « choke », que l'on appelle « starter » en français...). Et la mécanique se met en marche rapidement, mieux que sur la Renault 19 que j'utilisais dans les années 90, qui fût ma dernière voiture « moderne » à starter (in French) non-automatique...

Il ne faut pas oublier de repousser cette commande après quelques secondes, sinon le moteur ne nous dira pas merci ! A l'inverse de ce qui se pratique sur certains véhicules, il est inutile de donner quelques coups d'accélérateur pour faciliter le démarrage, les deux carburateurs SU-H4 équipant les MG ne possédant pas de pompe de reprise. Si l'on rencontre des problèmes de batterie ou de démarreur, le moteur peut être lancé à la manivelle, à l'ancienne, ça fonctionne aussi très bien...

Le ralenti, comme sur toutes les voitures anciennes, n'est pas aussi régulier que celui d'un véhicule moderne et induit davantage de vibrations, il ne faut pas s'en inquiéter tant que la carrosserie n'est pas soumise à des secousses dignes d'un marteau-piqueur ! Le système à double carburateur doit être bien synchronisé, tant pour minimiser le niveau de vibrations que pour offrir des performances optimales, c'est la seule complexité mécanique de ce type de véhicule. On évolue aussi dans un léger fumet d'essence dont on n'a plus l'habitude de nos jours. La sonorité grave du moteur est également assez remarquable, notamment au niveau du pot d'échappement. A la foi puissant et feutré, ce son concourt beaucoup à l'agrément de conduite. La MGA n'est toutefois pas très bruyante, plutôt moins qu'une Triumph TR-3 par exemple, et à moins d'appuyer franchement sur l'accélérateur vous ne troublez pas la tranquillité du voisinage...

Avant de commencer à rouler, petit coup d'œil sur le tableau de bord, qui est assez richement doté pour l'époque (la touche sportive). Outre les démarreur et starter déjà mentionnés, une série de boutons éparpillés un peu partout donne accès aux commandes de lumières, essuie-glace, ventilation, chauffage... Une grille de haut-parleur coupe le tableau en deux, et une commande de klaxon est disposée à sa base.

D'une manière générale, la disposition des différents équipements est un peu fantaisiste, mais reste facile à utiliser, et au bout d'un rapide temps d'adaptation on finit par trouver l'ensemble tout à fait cohérent.

Du côté des cadrans, on dispose d'un compte-tour, d'un compteur de vitesse et distance (en système métrique sur ma MGA, mais de nombreux modèles d'origine américaine ont conservé les unités anglo-saxonnes). Un peu plus à droite, on trouve un indicateur combiné de température d'eau et pression d'huile, deux valeurs à surveiller régulièrement... l'huile doit être à plus de 50 psi en croisière normale, et l'eau évolue généralement entre 160 et 190 ° F (oui, cet indicateur est resté en mesures anglaises), la température peut augmenter sensiblement à haut régime moteur ou par forte chaleur lorsque la voiture reste immobilisée, jusqu'à dépasser 230 ° F. Là, ça commence à devenir inquiétant... il m'est arrivé juste une fois sur le périphérique parisien, coincé dans un embouteillage dans la chaleur de l'été, d'arriver à une température commençant à dépasser 240, je suis sorti à la première occasion pour me garer plus loin et ouvrir le capot moteur pour refroidir. Cela dit, il n'y avait pas encore de signe d'ébullition.

La température du moteur est un paramètre à surveiller fréquemment en conduite de voiture ancienne. La MGA n'y est



guère plus sensible qu'une autre ; avec un radiateur neuf ou nettoyé et l'ensemble des paramètres optimisés, aucune difficulté particulière n'est à noter. Toutefois, pour garder tous les paramètres sous contrôle même au beau milieu d'une circulation difficile, certains conducteurs ont greffé des ventilateurs électriques additionnels. Une autre amélioration consiste à poser un carénage en arrière du radiateur, permettant de mieux canaliser le flux du ventilateur mécanique. J'y viendrais peut-être... mais pour le moment cette modification n'est pas une priorité.

Pour terminer avec les pendules du tableau de bord, nous avons de l'autre côté du haut parleur la jauge d'essence, d'une précision... variable, et qui est généralement cachée par le porte-clés de la clé de contact... Un aspect ergonomique beaucoup plus gênant lorsque les jauges d'eau/huile et d'essence sont inversées comme sur certaines MGA, il s'agissait d'ailleurs de la disposition par défaut en sortie d'usine, me semble-t-il (encore un choix privilégiant la conduite à droite !).

Le clignotant est à gauche du volant, un peu caché, c'est un interrupteur de style assez ancien, pas très pratique. Il est doublé d'un témoin lumineux et d'un signal sonore. Normalement, il est censé s'annuler automatiquement par minuterie au bout de quelques secondes (temps à régler lors de l'installation de l'instrument), mais sur ma voiture cette fonction est inopérante, je dois le ramener à chaque fois en position neutre.

Le sentiment d'être assis très bas est assez inhabituel (surtout pour moi qui conduit usuellement un Scénic...), mais il contribue à l'agrément de conduite (sauf lorsque l'on se retrouve côte à côte avec un camion ou un bus, voire un gros 4x4, là on se sent vraiment très petit !). L'absence de ceintures de sécurité est un élément peu rassurant quand on circule en voiture ancienne, on s'y habitue vite mais il est vrai que c'est un facteur contribuant à se sentir vulnérable, surtout dans les conditions actuelles. J'ai réfléchi à un système 3 points que je pourrais adapter, ce qui semble tout à fait possible, il faut juste trouver le temps !

Fidèle à mon ancienne boîte...

La boîte de vitesses « tombe bien sous la main » comme disent les journalistes ! Le levier est très précis avec un débattement plutôt court, il faut toutefois veiller à bien décomposer les mouvements lors du passage des vitesses, en accompagnant correctement le levier, ce n'est évidemment pas la facilité d'une boîte moderne mais là aussi l'habitude vient vite. Sur mon véhicule, le passage en seconde depuis la première ou le rétrogradage depuis la troisième accroche parfois un peu, il faut un coup de main particulier. La première vitesse n'est pas synchronisée, il est donc nécessaire de la passer uniquement à l'arrêt, sinon des grincements rappelleront très vite au conducteur qu'il doit s'immobiliser, ou rester en seconde. Mais cela ne constitue pas une gêne réelle, car il est possible de rester en seconde sans problème jusqu'à l'arrêt sans débrayer, et de repartir sans passer la première, le moteur offrant un couple généreux même lorsque le compte-tour est au plus bas. Les troisième et quatrième passent sans problème, tout comme la marche arrière qu'il faut toutefois aller chercher de façon assez vive à gauche, puis en arrière. La boîte doit être correctement huilée, sinon les vitesses passeront mal et le risque d'endommager les pignons sera certain. C'est une des nombreuses opérations de maintenance à effectuer régulièrement, comme d'autres actions de graissage oubliées sur nos voitures contemporaines.

On peut lire des essais de MGA dans la presse spécialisée faisant état d'une boîte de vitesse « facile à manier », un « régal de précision »... il faut quand même remettre les choses à leur place, c'est une boîte ancienne, parfois rétive, moins facile à utiliser qu'une boîte moderne, avec des vitesses qui « accrochent » de temps à autres ; le conducteur lambda peu habitué aux voitures anciennes devra passer un peu de temps à l'appivoiser et acquérir de nouveaux réflexes.

Certains propriétaires de MGA ont greffé une boîte 5 vitesses plus moderne en lieu et place de l'ancienne (au grand dam des puristes !). Pourquoi pas, ce ne sont alors plus les mêmes sensations, mais on peut y gagner en confort. L'avantage sera, outre le maniement, de baisser le régime moteur à haute vitesse pour des parcours prolongés sur voie express ou autoroute. Le coût d'une telle opération est toutefois assez dissuasif et ne peut s'envisager que dans le cadre d'une restauration importante, si la voiture est utilisée fréquemment sur des axes à grande vitesse.

Allez, restons donc avec notre boîte d'origine : on enclenche la première, et on enlève le frein à main. Sur la MGA, ce dernier fonctionne un peu à l'envers de ce que l'on connaît, il faut appuyer sur le bouton au bout du levier pour actionner et verrouiller le frein, et lever encore davantage ce levier sans appuyer sur le bouton pour le déverrouiller.

Décidément ces anglais ne font rien comme tout le monde ! Et c'est parti pour un petit tour. Evitons de trop solliciter la mécanique au départ : tant que le moteur n'est pas arrivé à sa température optimale (ce qui nécessite quelques minutes, surtout s'il fait frais), il ne faut pas trop le brusquer, et modérer les accélérations vives tant que l'indicateur ne flirte pas avec les 160°F. Hé oui, une ancienne, ça se respecte...

Sur les petites départementales et nationales de nos campagnes, la MGA permet de rouler tranquillement et sereinement, et de gagner petit à petit en confiance. Un rapport particulier s'installe avec cette voiture, son conducteur fait corps avec elle, et se surprend à apprécier différemment des itinéraires pourtant parcourus maintes et maintes fois à bord de voitures modernes. Les paysages familiers prennent un tout autre aspect, et il devient intéressant de ralentir la vitesse pour savourer l'instant. L'automobile, au lieu d'être un simple moyen pour aller d'un point A à un point B, devient pratiquement *l'objet* du voyage. Rien n'interdit de céder au modernisme en se servant d'un GPS pour se simplifier la navigation en des lieux inconnus, mais avec cette voiture, on aurait davantage tendance à le programmer non pas sur le trajet le plus rapide, mais sur des parcours faisant la part belle à la découverte. Toutefois, en l'absence de prise allume-cigare, il faut veiller à bien charger la batterie !

Conduire un roadster anglais des années 50 amène à acquérir de nouveaux réflexes, et vivre une expérience sensorielle différente. Enfermés dans nos voitures modernes, derrière nos vitres teintées, nous perdons le contact avec le monde, recréons le climat avec la « clim », réinventons la conversation avec l'autoradio. Cet isolement fait de l'automobiliste moderne un prolongement de sa machine : ne reconnaissant plus l'humanité de ceux qui roulent sur la file d'à côté, il se pare d'une agressivité excessive. Au volant de la MGA, le conducteur se sent davantage conscient de son environnement, plus vulnérable aussi... et devient naturellement plus prudent dans les conditions de circulation actuelles, d'autant que cette voiture, comme toutes les anciennes, ne bénéficie pas d'un haut niveau de sécurité passive attesté par des crash-tests... !

Les réactions des personnes croisées, piétons ou automobilistes, sont intéressantes à analyser. La plupart des comportements sont neutres, mais très souvent, certaines personnes ont des réactions enthousiastes à la vue de la MGA et manifestent leur contentement par des signes, appels de phares, ou s'approchent lorsque la voiture est stationnée et n'hésitent pas à poser des questions ou à prendre des photos. Les enfants, tout particulièrement, sont toujours très démonstratifs. Inversement, il m'est arrivé – très rarement - de rencontrer un certain nombre de jaloux ou d'envieux, imaginant sans doute que cette voiture vaut une fortune... et ne supportant probablement pas de ne pas être eux-mêmes à la place du conducteur ! Mais ce sont des comportements très marginaux, de la part de personnes peu fréquentables... Globalement, on peut dire que la MGA attire beaucoup de sympathie, bien plus que ne le ferait une voiture de sport moderne. C'est sans doute l'effet « voiture ancienne » conjugué au charme du roadster anglais. Il est certain que pour rester inaperçu, il est préférable de rouler en Clio plutôt qu'en MGA !



Chaud devant !

Après quelques minutes, le moteur arrive à sa température optimale et l'ensemble du groupe moto-propulseur diffuse une chaleur importante via la cloison moteur et le tunnel, à laquelle s'ajoute celle dégagée par le pot d'échappement côté conducteur. C'est là une caractéristique partagée par de nombreuses voitures anciennes, mais les roadsters anglais y sont peut-être encore plus sensibles. Toujours est-il que l'on a la tête au frais, et les pieds au chaud, avec une chaleur qui remonte vers le buste... L'hiver ce n'est sans doute pas désagréable, mais l'été... c'est moins utile ! On pourrait presque croire que la MGA est dotée de sièges chauffants, mais non ! Des solutions modernes existent pour sinon éradiquer, tout au moins diminuer fortement cette chaleur : des matériaux à base d'isolants minces aluminisés peuvent

être intercalés pour servir de barrière thermique. Lorsque l'on acquiert une MGA, il faut vérifier si ce traitement a été effectué, sinon il sera à faire (sauf pour les amateurs de sauna !). Je l'ai effectué sur ma voiture, rien de très compliqué, mais il est nécessaire de déposer une bonne partie de la moquette, puis de la reposer.

La direction est très précise, mais évidemment un peu lourde aux basses vitesses, puisqu'elle n'est pas assistée. Toutefois, les efforts restent très raisonnables, inutile d'être un haltérophile de haut niveau pour tourner le volant même à l'arrêt. A des vitesses soutenues, le comportement directionnel est excellent, on a vraiment la voiture bien en main, sans le flou existant parfois sur d'autres véhicules de la même époque. Là aussi les possesseurs de voitures modernes se trouveront quand même un peu dépaysés, particulièrement du fait de l'absence de rappel, et auront tendance à surcorriger certains écarts. Mais cette voiture a un comportement très sain, une tenue de route satisfaisante, notamment par rapport à d'autres anglaises des années cinquante. S'ajoute à cela la rigidité du châssis qui donne à l'ensemble une cohérence tout à fait remarquable.

En option, une barre anti-roulis était disponible, certaines MGA en sont donc pourvues, et bien évidemment il est toujours possible d'en installer une de nos jours. Cela dit, à moins de rechercher une conduite vraiment très sportive, le besoin d'un tel accessoire ne se fait vraiment pas ressentir. Les virages s'enchaînent très bien même à vitesse élevée, la direction à crémaillère reste efficace en toutes circonstances, bref, une fois la période d'accoutumance passée on se sent vraiment à l'aise au volant de cette petite machine.

La suspension est ferme mais efficace, ce n'est pas le grand confort d'une berline actuelle mais pour une voiture à vocation « sportive » l'amortissement est correct. Le train arrière est un peu moins souple que l'avant : la MGA est équipée d'un essieu arrière rigide suspendu par des ressorts à lames. Cette solution plutôt archaïque a été choisie pour son caractère économique, mais elle est tout de même assez efficace, puisque la remplaçante de la MGA, la MGB, se verra dotée du même type de suspension ! Les quatre amortisseurs à levier jouent très bien leur rôle, s'ils sont correctement remplis d'huile. Soyons clair, on se fait quand même un peu chahuter sur les routes mal pavées, d'autant plus que les sièges sont peu épais et n'offrent pas un très bon maintien. Mais c'est le confort de l'époque... et d'autres voitures des années 50, voire même des années 60 et 70, offraient un confort moindre ! Cela dit, sur ma MGA les lames sont un peu fatiguées et les silent-blocks de suspension également, une amélioration devrait être perceptible une fois ces éléments changés. Et puis gardons à l'esprit que certaines sportives contemporaines de la MGA ont une tendance manifeste à bringuebaler leurs occupants d'un côté à l'autre de la route, non, non, je ne les citerai pas pour ne pas faire de peine à leurs propriétaires, qui se reconnaîtront... !

Le freinage est... un freinage d'ancienne, sans assistance. Il faut donc fortement appuyer sur la pédale de frein, ce qui peut surprendre le conducteur habitué uniquement aux voitures modernes. Comme avec toutes les anciennes jusqu'aux années 70, l'anticipation est le maître mot, il faut avoir à l'esprit que l'effort au freinage sera forcément plus important. Cela dit, ma MGA est un modèle 1600, elle est donc dotée de freins à disques à l'avant. J'ai eu l'occasion de conduire une 1500, avec ses freins à tambours à l'avant comme à l'arrière, et le comportement était assez différent... l'action sur la pédale de frein de la 1500 semblait beaucoup plus floue, plus difficile à doser. Etait-ce un effet de mauvais réglages, ou une réalité des tambours par rapport aux disques ? Il faudrait que j'en essaye davantage pour avoir un avis plus affirmatif... mais les essais dans la presse de l'époque semblent confirmer la supériorité « comportementale » des disques (la question de l'efficacité étant un autre sujet plus polémique).



Sur le plan des performances... la MGA était, comme on l'a vu, vendue comme une voiture de sport dans les années cinquante. Pour l'époque, on peut le comprendre, quand on songe que dans sa dernière version la 4CV Renault était dotée d'un moteur de 21 chevaux permettant à peine de dépasser 90 km/h, alors que la MGA 1600 pouvait emmener ses passagers à 160 km/h (très théoriquement) avec ses 80 chevaux. De nos jours, une petite voiture bas de gamme peut être pratiquement aussi performante que la MGA. Mais du point de vue des perceptions, la différence est sensible. Certes,

les accélérations ne vous colleront pas le dos au siège. Mais le moteur 4 cylindres, offrant beaucoup de couple à bas régime, procure tout de même d'agréables sensations, tout en produisant un sympathique son caverneux. Ensuite, le fait que l'on soit assis très bas et la conduite à l'air libre ajoutent à la sensation de vitesse. Même dans un cabriolet « CC » moderne, l'impression n'est pas la même : le pare-brise profilé s'étendant loin au dessus de la tête du conducteur ne permet pas de vivre la même expérience. D'ailleurs, voyez le nombre de propriétaires de cabriolets contemporains qui restent capote ou toit fermé même par beau temps... l'esprit n'est probablement pas le même et on se demande parfois pourquoi ces conducteurs ont acheté une voiture découvrable. Et puis... à bord de la MGA, subsiste le sentiment irremplaçable de voyager également dans le temps, avec une voiture à la croisée de deux époques.

Nombre de roadsters anglais de la même période étaient dotés de moteurs plus puissants, notamment l'Austin Healey, cousine de la MGA (avec laquelle on la confond parfois), qui offrait des performances sensiblement supérieures surtout en version 6 cylindres (et à un prix évidemment beaucoup plus élevé). Depuis, certains propriétaires ont également remotorisé la MGA avec des blocs MGB de 1800 cm³, voire même, aux Etats-Unis, de monstrueux V8. Pour ma part, je trouve la 1600 très bien équilibrée telle quelle, dotée de bonnes reprises, avec une vitesse de pointe largement suffisante. A notre époque où tout conducteur est considéré comme un délinquant potentiel, la MGA 1600 a pour elle un très bon comportement routier et des performances permettant de prendre du plaisir sans forcément chercher la vitesse absolue. Car si l'on peut atteindre 160 km/h d'après la documentation constructeur, ceux qui ont essayé ne sont peut-être plus là pour nous en parler ! Rouler à 130 est déjà une belle performance avec une boîte 4 vitesses sans « overdrive », mais de toute façon, la conduite prolongée d'un tel cabriolet au-delà de 90 ou 100 km/h n'est pas très agréable : les remous du vent dans l'habitacle deviennent excessifs, et vite fatigants. Le vrai plaisir est ailleurs.

En fait, plus je conduis ma MGA, plus je l'apprécie pour ce qu'elle est désormais, c'est-à-dire un excellent compromis : un cabriolet ancien doté d'une ligne magnifique, offrant un entretien relativement facile et abordable, pour se promener agréablement sur les petites routes de campagne sans prétentions sportives excessives, mais avec des performances permettant de se maintenir très correctement dans la circulation actuelle. Une jolie voiture, un instantané d'histoire automobile, un excellent moyen de faire de sympathiques ballades sur des routes tranquilles par une belle journée, en bonne compagnie : finalement, que pourrait-on désirer de plus ? La MGA, on y prend vite goût et on ne peut plus s'en passer, car c'est une petite voiture hors du commun pour voyageurs hors du temps.

