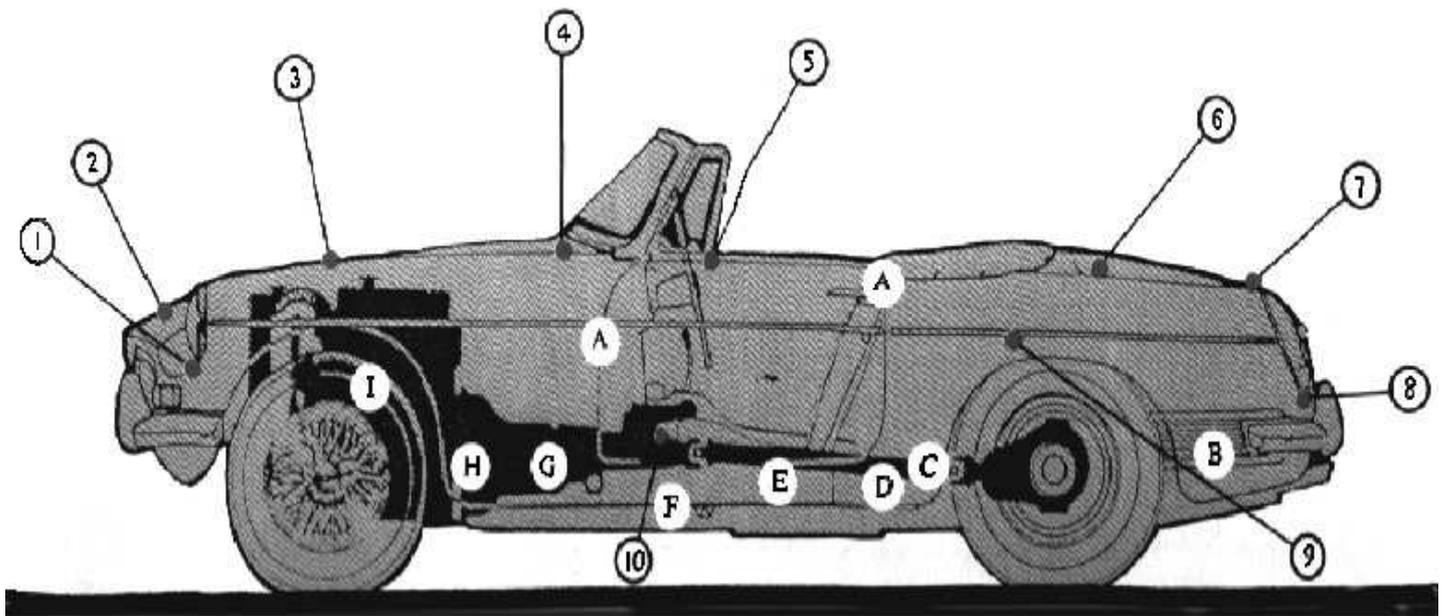


Autopsie :

MGB 4 cylindres 1962-1980 (Cabriolet et coupé)

Article tiré du magazine Auto-Rétro n 104 d'avril 1989

Il en est des automobiles anciennes ou récentes, comme du genre humain : à chacune ses vices, ses travers, et ses qualités révélées ou cachées. Pour acheter bien, pour acheter en confiance, mieux vaut donc savoir ce qu'il convient de contrôler en priorité, ce que l'on peut trouver comme pièces de rechange, et à quel prix. Tel est l'objet de cet article conçu comme un guide d'achat qui vous permettra de connaître tous les mystères des modèles que vous ambitionnez de collectionner.



POINTS A CONTROLER { ! } = structurel : Attention danger !) :

Carrosserie (corrosion ou traces d'accident)

- 1 : Partie inférieure du tour de phare.
- 2 : Déformation sur les capots en alu.
- 3 : Bord des ailes avant le long du capot.
- 4 : Jointure des ailes et de la tôle devant le pare-brise.
- 5 : Cassure du panneau de porte à la base du déflecteur.
- 6 : Partie supérieure des ailes AR le long du plan de joint.
- 7 : Pourtour du panneau de coffre (modèle « GT » : pourtour du hayon).
- 8 : Tôle sous les feux arrière.
- 9 : Tour des passages de roue.
- 10 : Partie inférieure des portes.

Plate-forme

A : Jointures verticales des portes et de la carrosserie : si l'espace entre la porte et la carrosserie apparaît plus étroit en haut, il est à craindre que les bas de caisse soient complètement ongués. ({} !)

B : Plancher du coffre (manque d'étanchéité).

C : Partie inférieure avant des ailes AR ({} !).

C : Point d'ancrage des ressorts à lames ({} !).

D : Partie inférieure avant des ailes AR (à la hauteur du bas de caisse).

E : Bas de caisse ; attention aux réparations hâtives et à l'usage abusif de « choucroute » (utilisez un aimant).

F : Points d'attache du cric (les tester en utilisant le cric d'origine)

G : Partie inférieure arrière des ailes AV (à la hauteur des bas de caisse).

H : Caisson de renfort devant les pieds du conducteur, en particulier le long de la jointure avec l'aile ({} !).

I : Longeron entre le berceau avant et l'habitacle : recherchez les plis éventuels provenant de chocs frontaux mal réparés.

Points particuliers :

Les longerons sont structurels et se composent de trois parties : un bas de caisse intérieur, un autre extérieur, et une tôle nervurée prise en sandwich entre les deux ; le bas de caisse extérieur est recouvert par les parties inférieures des ailes AV et AR, créant ainsi des poches propices à retenir la condensation, pouvant ainsi accélérer la formation de rouille. Des traces de corrosion sur le bas de caisse extérieur indiquent clairement que les tôles internes sont en mauvais état.

Mécanique

Le moteur : la pression d'huile doit indiquer au moins 60 PSI à 3000 tours, et 70/75 PSI à froid.

Rechercher la présence d'eau sur la jauge d'huile, signe avant-coureur d'un joint de culasse à changer. Examiner l'intérieur du bouchon de remplissage d'huile ; en présence d'une émulsion (mayonnaise), les segments ou les guides de soupapes sont certainement à changer. La

transmission : sur les boîtes des premières séries avec la 1^{ère} non synchro, vérifiez que les 2^e et 3^e rapports ne sautent pas. C'est là le signe d'une boîte fatiguée. Un overdrive lent trahit un

solénoïde à changer. Si l'embrayage est à remplacer, ATTENTION ! Son changement nécessite la dépose complète de l'ensemble moteur-boîte dans la perspective d'un travail sérieux. Suspension

et Direction : contrôler l'usure des axes avant en balançant verticalement les roues. Les axes nécessitent un graissage fréquent. Attention aux amortisseurs avant Armstrong à bras peu efficaces : un remplacement par des amortisseurs télescopiques Spax ne peut être que bénéfique. Si la

voiture est équipée de roues à rayons, vérifiez leur état en les faisant sonner au moyen de la pointe d'un tournevis. Freins : pour vérifier la présence éventuelle d'huile provenant du différentiel sur les tambours de freins arrière, démarrez en seconde avec le frein à main serré.

Sellerie et accessoires

Les sièges en cuir des premiers modèles ne sont pas réputés pour leur résistance à l'usure. Des housses de remplacement sont aujourd'hui disponibles chez les accessoiristes spécialisés.

DISPONIBILITE DES PIECES :

Carrosserie/plate forme :

La quasi totalité des pièces sont refaites, donc disponibles. Des coques neuves sont même refabriquées en Angleterre pour environ 1400 £ (14000 francs en 1989) !!

Mécanique :

Mêmes commentaires que pour la carrosserie : on trouve tout sur le marché de la pièce neuve.

Intérieur et accessoires :

Là encore, aucun problème d'approvisionnement. On peut presque reconstituer une MG « B » à partir d'une simple clef de contact...A souligner :

La MGB est de ces voitures anciennes qui supportent tout à fait un usage courant. Sa simplicité de conception est en rapport avec sa fiabilité légendaire. Facile à entretenir, économique à l'usage, elle apparaît encore abordable à l'achat.

DEGRES DE DIFFICULTE DE RESTAURATION :

(Indices : * simple ; ** faisable ; *** délicat)

Carrosserie/plate forme : **

Mécanique : *

Sellerie et accessoires : *

CONCEPTION / STRUCTURE :

Plate-forme à caissons soudés, traverse du train avant boulonnée sur la caisse.

EVOLUTION DU MODELE :

Juin 1962

Démarrage de la production du cabriolet MGB à l'usine d'Abingdon.

Octobre 1962

Présentation officielle au salon d'Earl's Court

Début 1963

Overdrive Laycock optionnel.

Août 1963

Nouvelle fixation de la capote.

Fevrier 1964

Modifications au moteur.

Septembre 1964

Moteur à 5 paliers avec radiateur d'huile de série.

Mars 1965

Réservoir plus grand.

Octobre 1965

Introduction du coupé « GT » 2+2.

Novembre 1966

Barre anti-roulis montée sur le cabriolet.

Juillet 1967

Cabriolet équipé du pont Salisbury.

Octobre 1967

MGB MK2 : boîte entièrement synchro. Masse négative. Alternateur.

Octobre 1969

Nouvelle grille de calandre. Jantes Rostyle. Nouveau volant et sièges (inclinables).

Mai 1971

MG « B » MK3 : nouveau tableau de bord avec console centrale. Sièges en synthétique.

Août 1973

Nouvelle calandre. Amélioration de l'équipement

Septembre 1974

Nouveaux pare-chocs en polyuréthane. Garde au sol relevée. Suspension modifiée. Batterie 12 volts. Moteurs USA : 1 carburateur Zenith-Stromberg. Puissance abaissée.

Juin 1975

Overdrive monté en équipement standard.

Juin 1976

Barre anti-roulis à l'avant et à l'arrière. Nouveau tableau de bord.

Octobre 1980

Fin de la production des cabriolets et coupés GT.

Janvier 1981

Commercialisation des 1000 dernières MGB (420 cabriolets et 580 GT).