

FELEMELŐ ÉRZÉS

MG Y TYPE



A britek alkották, mégsem szerette az ottani ízeket. Az MG Y Type szó szerint szárnyakat kap a jobb minőségű, kontinentális benzintől. A túrakocsi kiválóan kezelhető, csendes, használata pedig hidraulikus emelőrendszerének köszönhetően felemelő érzés.

Bata János autorestaurátor már hosszú évek óta kap munkát egy indiai gyökerű, de Bécsben élő autóbolond családtól, amely legutóbb egy 1950-es gyártású MG YT modellt vásárolt egy aukción. A Morris Garage Y típusú túraautó felújítása egyálta-

lán nem volt sétagalopp.

– Mitsubishi motor volt benne és több elem, például a tűzfal is teljesen eltért a gyári változattól. Mondani sem kell, hogy nem volt könnyű alkatrészeket találni hozzá, kizárólag Angliából lehetett besze-

rezni mindent. Konkrétan az egész alvázat ki kellett cserélni, ezért a felújítás két évet vett igénybe. Az autó hidraulikusan működő emelőszerkezete természetesen szintén működésképtelen volt – számolt be a nehézségekről a Veterán Garáznak Bata János, majd hozzátette, hogy az autót szenzációs érzés vezetni.

– Nem kifejezetten gyors, de a száz kilométert megfutja óránként, viszont ami a legfontosabb, szinte hangtalanul. Megérte tehát a rengeteg fáradságot!



MG logók mindenütt

Öngyilkos ajtók

Fiaskó volt

**Az MG Y Type nevű túraautót az 1948-as autósza-
lonon mutatták be. 1250
köbcentiméteres, négy-
hengeres XPAG motorja
volt, SU ikerkarburátorok-
kal. Mind a jobb-, mind a
balkormányos modellt
kizárólag exportra gyártot-
ták. Mindössze 877 dar-
abot készítettek 1950-ig. Az
MG ennél nagyobb sikerre
számított, de hibásan mér-
te fel a piac igényeit. Nem
volt persze egyedül, más
brit gyártók is küszködtek
akkoriban a nyitott túraako-
csik eladásával.**

bőr borította, belső terében rengeteg fa díszítőelemet használtak. Az ajtóablakok, az első- és hátsó ablakok kerete például diófából készültek. A hátsó ablakot napvédő rolóval látták el, amelynek nem a privát szféra védelme volt a célja, ahogy azt sokan gondolnák, hanem a tükröződésmentesség. A sebességmérő, az óra, az olajnyomás-mérő, az üzemanyag- és feszültségmérő nyolcszögű króm keret mögé került, amely formájában az MG logóját követte és amely megoldást később megismételték az MG TF-nél is.

Nem szerette az angol kosztot

Egy MG Y-t a brit The Motor magazinban is teszteltek 1951-ben. Az autó végsebessé-



Márkajelzés az orron

Az 1250 köbcentiméteres XPAG motor



Nyolc évig vártak rá

Az MG Y Type modellét az MG gyártotta Angliában 1947 és 1953 között. Négyajtós szedán változatban volt kapható, de limitált kiadásban elérhető volt négyülékes túraautó formájában is. Amikor abbamaradt a gyártás, 8336 darab eladott Y-t számoltak össze, amelyből 6131 darab YA jelzésű szedán volt, 904 darab úgynevezett YT túrakocsi és 1301 darab YB szedán. A második világháború előtti években az MG-nél elhatározták, hogy a népszerű kis sportkocsik mellett egyéb típusokkal bővítik a cég palettáját, méghozzá különböző méretű és teljesítményű szedánokkal. Ezek lettek az S, V és W modellek. A Temze melletti Abingdonban lévő üzem egyre csak bővült a különböző modellekkel. A WA-nak 2561, az SA-nak 2288, a legkisebb VA-nak pedig 1548 köbcentiméteres motorja volt. A sorozat következő fejlesztése egy olyan szedán lett, amelynek a motorkapacitása még a VA modellnél is kisebb volt, ez volt az M, amelyet 1938-ban mutattak be, majd még ugyanebben az évben jött az E modell. Az Y prototípusát 1939-ben alkották meg és az Earls Court Autószalonon mutatták be egy évvel később. Igaz, a gyártásra még további nyolc évet kellett várnia a lelkes, ám egyre türelmetlenebb közönségnek.

A Jackall rendszer

Gerald Palmer felelt a cégnél a karosszéria kialakításáért, lényegében ő alkotta meg a Morris nyolcadik sorozatának E változatát, illetve annak négyajtós, préselt acélból készült karosszériáját. Az MG 1 ¼ literes szedánja megtartotta az eredeti, különálló fényszórós karosszériát, abban az időben, amikor a Morris általában integrált fényszórókat használt, valamint alvázból is különállót használtak a préselt acél karosszéria alatt, amikor a trend az autópárhazban egyértelműen az egységes, integrált konstrukció volt.

A külön alváz megkönnyítette az úgynevezett Jackall rendszer működését, amely négy hidraulikusan működő emelőből állt. Ezek az alváshoz csatlakoztak, kettő elöl, kettő hátul. Az úgynevezett jack-ek a „Jackall pumpára” voltak kötve és a rendszer képes volt külön az első vagy a hátsó kerekeket, de akár az egész autót is megemelni. Az autó tulajdonképpen kitalálható „lábakat” növeszthetett, amelyek jól jöttek kerékcserék, vagy szereléskor. Ezek a szerkezetek feleslegessé tették a hagyományos emelő alkalmazását, a tulajdonosnak egyedül a hidraulikus rendszer központi tartályában található olaj szintjére kellett figyelnie, szükség esetén pedig feltöltenie a kívánt szintre.

Az MG Y típusának kimagaslóan jó minőségű belső kialakítása volt, követeve a brit hagyományokat. Az üléseket és az ajtókat



Gyújtáskapcsoló



Külső kilincs

A keskenyedő orr-rész következtében szűkül az utastér is



Az MG kisméretű kabriójában a második világháború előtti formavilág élt tovább - nem is csoda, e modellt még 1939-ben tervezték



Kikönyörködésre csábító ajtók



A kontinensen kapható benzint szereti igazán



Reménytelenül angol





Négyszemélyes kabrió MG-módra



A csomagtér mérete megfelelő, de a fedél kicsi



Gusztusos belső

▶▶▶▶ ge 112 kilométer volt óránként, és kevesebb, mint harminc másodperc alatt gyorsult fel százra. Fogyasztását jónak ítélték, hiszen 29 és fél mérföld (47,5 kilométer) alatt evett meg egy angol gallont (4,5 liter). A tesztautó 880 fontba került, az adókat is beleszámítva. A konkurens Autocar magazin hasonló eredményeket mért még 1949-ben. Az Autocar az 1 ¼ literes MG szedán számos tulajdonságát méltatta, amelyek persze az újabb modellekre már nem mindig voltak jellemzőek. Ilyen volt például az első ülések teljesen szabad és egyéni állíthatósága, a csúsztatható tető elem és a hátsó ablak sötétítője. Az autó egész magas, 7,2:1 sűrítési aránya mégsem nyerte el a tesztelők tetszését, a 72 oktános benzin miatt, amely kötelező volt az angol autósok számára. Ha alacsony sebességről gyorsultak az autóval, kopogó hangokat adott a motor. Amikor a tesztelők a kontinentális Európában vezették a kocsit, a jobb minőségű üzemanyaggal már kiválóan működött.



Kisautóhoz mérten nagy mennyiségű krómozott alkatrészt alkalmaztak