

Klasika

z Abingdonu

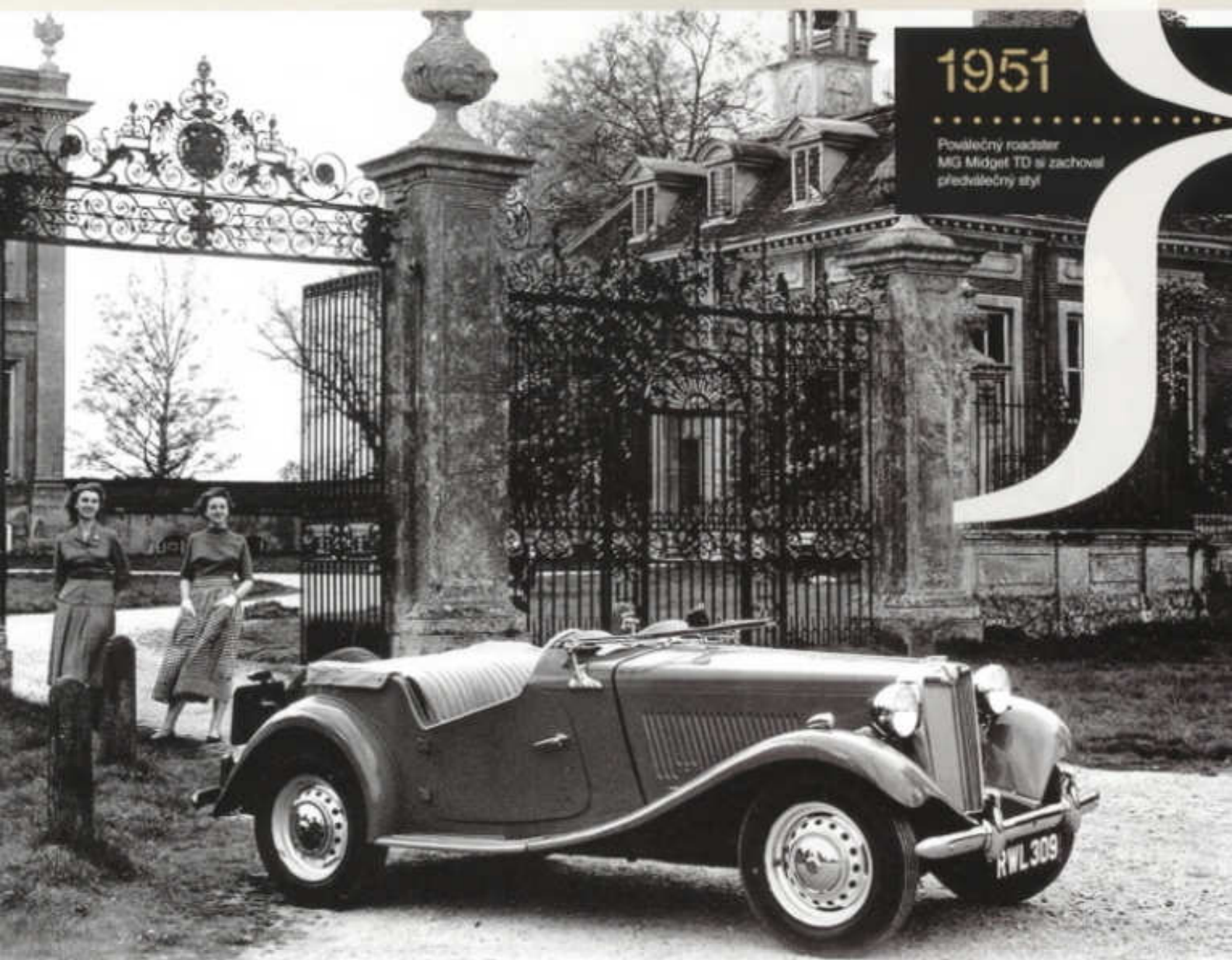
Anglická značka MG proslula čistokrevnými a přitom dostupnými sportovními automobily klasické koncepce. Připomeňme si jejich tři poslední generace, vyráběné v letech 1946 až 1980.

V roce 1922 převzal vedení prodejny Morris Garages v Oxfordu čtyřlístičetiletý Cecil Kimber (1888 – 1945), který od roku 1923 upravoval vozy Morris do sportovní podoby. Záhy se na nich objevila zkratka MG (Morris Garages) a nová značka byla na světě. V létě 1926 debutoval lidový Morris Minor a na podzim téhož roku od něj odvozený MG Midget, poháněný čtyřválcem OHC 847 cm³. Dvounísná karoserie se špičatou

zádí a motocyklové blatníky nad drátovými koly dotvářely charakter hbitého vozíku. Výroba vozů MG rychle stoupala, několikrát se stěhovala, až na podzim 1929 zakotvila v Abingdonu nedaleko Oxfordu, kde pak pokračovala následujících jednapadesát let.

Ve třicátých letech se Midget stal symbolem sportovního vozu pro široké vrstvy motoristů. Od roku 1936 se vyráběl Midget TA s motorem

OHV 1292 cm³ a kapalinovými brzdami, těsně před válkou následoval typ TB s motorem 1250 cm³. Na něj v roce 1946 navázal Midget TC s karoserií ve stylu třicátých let, oběma tuhými nápravami odpruženými listovými pery a motorem 1250 cm³ o výkonu 54 k (40 kW). MG TC si zachoval tradiční rozvor 2,39 m a délku 3,54 m, dodával se pouze s volantem vpravo a jezdil na devatenáctipalcových drátových ko-



1951

Poválečný roadster
MG Midget TD si zachoval
předválečný styl



1954

↑ MG TF s nově tvarovanou přídi a kompletní výbavou proti nepohodě

1955

↓ Roadster MGA dostal pontonovou karoserii oběhých tvarů

1956

↓ Exportní roadster MGA s volantem vlevo a pneumatikami s bílými boky



lech rychlosti až 125 km/h. Do roku 1949 vyjelo z Abingdonu 10 tisíc vozů Midget TC, z nichž dvě třetiny šly na export, především do USA.

Koncem roku 1949 debutoval MG TD, Midget v tradiční podobě, ale s nezávislým zavěšením předních kol s vinutými pružinami. Dostal menší patnáctipalcová plechová kola, v exportní verzi už měl volant vlevo. Karoserii klasického střihu chránily nárazníky a její délka povyrosla na 3,68 m. Výkon čtyřválcového 1250 cm³ zůstal 54 k (40 kW), od roku 1950 však existovala i verze Mk II s výkonem 57 k (42 kW) a největší rychlostí 135 km/h. Do léta 1953 vzniklo téměř 29 tisíc vozů MG TD a tisícovka TD Mk II.

Vraťme se ale v čase a připomeňme, že od roku 1935 byla značka MG součástí firmy Morris Motor, které šéfoval její zakladatel William Morris (1877–1963), jenž od roku 1934 užíval titul Baron Nuffield. Kromě MG koupil i automo-

bilky Wolseley a Riley a těsně před válkou vytvořil koncern Nuffield Organisation. V roce 1952 Nuffield Organisation fúzovala se společností Austin a zrodil se koncern British Motor Corporation (BMC). Pro značku MG to znamenalo odsunutí projektu moderního roadsteru s pontonovou karoserií. Vedení BMC se obávalo, že by mohl ohrozit kariéru roadsteru Austin-Healey, a tak se značka MG musela v roce 1953 spokojit jen s inovací typu Midget. Výsledkem byl MG TF se světlomety propojenými s předními blatníky a délkou 3,73 m. Za příplatek si zákazník mohl místo plechových kol objednat kola drátová, opět s pneumatikami 5,50–15. Po vyrobení 6200 vozů TF s motorem 1250 cm³ o výkonu 57 k (42 kW) převzal v sezoně 1954 štafetu TF 1500 se čtyřválcem 1466 cm³, jenž dával 63 k (46 kW) a uděloval roadsteru rychlost přes 140 km/h. Obstarožně vyhlížející vůz nezopakoval úspěchy svých předchůdců, do léta 1955 opustilo továrnu jen 3400 exemplářů TF 1500.

Novou éru odstartoval na podzim 1955 roadster MGA se zaoblenou pontonovou karoserií. Pod ní si zachoval solidní rám stejně jako pohon tuhé zadní nápravy odpružené listovými pery. Vpředu měl nezávislé zavěšení s vinutými pružinami, brzdy byly bubnové, patnáctipalcová kola nesla pneumatiky 5,60–15. Při rozvoru 2,39 m byl MGA dlouhý 3,96 m, široký 1,47 m a vysoký



1,27 m a vykazoval hmotnost kolem 900 kg. Čtyřválec OHV 1489 cm³ převzatý z vozu Austin A 40 dával 68 k (50 kW), později 72 k (53 kW), maximální rychlost se blížila 160 km/h. Na podzim 1956 přibýlo dvoumístné kupé MGA s krátkou zaoblenou střechou a třídílným panoramatickým zadním oknem.

V létě 1958 byl představen ostřejší laděný MGA Twin Cam poháněný čtyřválcem DOHC 1588 cm³ o výkonu 108 k (79 kW). Měl na všech čtyřech kolech kotoučové brzdy a jezdil na děrovaných discích s centrální maticí obutých do pneumatik 5,90–15. Motor s rozvodem DOHC vyžadoval citlivě zacházení a poměrně časté seřizování, což někteří majitelé nerespektovali a následně spakali nad výdělkem. MGA Twin Cam se vyráběl jen dva roky a vzniklo jich jen málo přes dva tisíce. V sezoně 1960 posloužily zbývající podvozky s kotoučovými brzdami ke zhotovení

> menšího počtu vozů MGA De Luxe s motorem OHV 1588 cm³ o výkonu 78 k (57 kW). Tentýž čtyřválec se už od léta 1959 montoval do modernizovaného modelu MGA 1600 s předními kotoučovými brzdami. Na jaře 1961 byl uveden na trh MGA 1600 Mk II se čtyřválcem OHV převertaným na 1622 cm³ a vyladěným na 86 k (63 kW). Navenek se odlišoval maskou se svislou, dozadu posunutou mřížkou, díky výkonnějšímu motoru a „delšímu“ stálému převodu uháněl až 170 km/h. V březnu 1962 oslavili v Abingdonu

vyrobení stotisíciho MGA, což byl tehdy světový rekord v kategorii sportovních vozů, už o pár týdnů později však kariéra tohoto typu skončila. Z celkového počtu 101 tisíc MGA bylo téměř 59 tisíc kusů s motorem 1,5l z let 1955–59, přes 31 tisíc MGA 1600 první série, necelých devět tisíc MGA 1600 Mk II z období 1961–62 a již zmíněné dvě tisícovky MGA Twin Cam.

V létě 1961 se značka MG vrátila k tradičnímu označení Midget, nesl je 3,45 m dlouhý roadster klasické koncepce poháněný čtyřválcem OHV

948 cm³ o výkonu 49 k (36 kW). Vznikl úpravou vozu Sprite Mk II, tedy druhé série malého roadsteru, který se už od roku 1958 v Abingdonu vyráběl, ale pod značkou Austin-Healey. V červnu 1962 dostal Midget čtyřválec 1098 cm³ o výkonu 56 k (41 kW) a přední kotoučové brzdy, v létě 1964 byla čtvrteliptická pera zadní nápravy nahrazena půlelptickými. Karoserie se přitom dočkala vnějších klik a zámků dveří a stahovacích bočních oken. Výkon motoru vzrostl na 59 k (43 kW), maximální rychlost na 145 km/h.

Na podzim 1966 Midget převzal čtyřválec 1275 cm³ o výkonu 65 k (48 kW), s nímž jezdil až 150 km/h. V říjnu 1969 se představil s černou



1959

↑ Kupě MGA Twin Cam se čtyřválcem DOHC o výkonu 108 k (79 kW)

1962

↑ Roadster MGB byl prvním sportovním MG se samonosnou karoserií

1966

↑ Kompaktní MG Midget Mk III v provedení vyráběném od podzimu 1966





1965

Elegantní 2+2místné kupé MGB GT získalo značku MG novou klientelu

1966

V úhledně tvarované zádi mělo kupé MGB GT nahoru vyklápěcí třetí dveře

1967

Vystupek na kapotě roadsteru MGC prozrazuje přítomnost šestiválce



mřížkou masky, černými prahy, tenčími nárazníky a sportovními koly Rostyle, do sezony 1972 vstoupil s okrouhlými výřezy zadních blatníků. V září 1974 byl představen Midget s polyuretanovými nárazníky a mírně zvětšenou světlou výškou. Poháněl jej čtyřválec 1493 cm³ o výkonu 65 k (48 kW) převzatý z roadsteru Triumph Spitfire. Zároveň se výřezy zadních blatníků vrátily do dřívější nahofe zkosené podoby. Sériová výroba vozů MG Midget skončila v prosinci 1979, celkem jich od roku 1961 vzniklo přes 226 tisíc, z toho téměř 74 tisíc v posledním provedení s „americkými“ nárazníky.

Štáetu po MGA převzal na podzim 1962 nový MGB, první sportovní MG se samonosnou karosérií. Dvoumístný roadster měl rozvor zkrácený na 2,31 m, byl dlouhý 3,89 m, široký 1,52 m a s nataženou střechou vysoký 1,25 m. Ve srovnání s MGA poskytoval MGB posádce

o něco více prostoru a komfortu, radost z jízdy byla přinejmenším stejná. Podvozek byl klasický; vpředu nezávisle zavěšená kola odpěrována vinutými pružinami, přičemž na přání se montoval příčný stabilizátor, vzadu byla poháněná tuhá náprava s podélnými listovými pery. Brzdy měl MGB vpředu kotoučové a vzadu bubnové, čtrnáctipalcová kola nesla pneumatiky 5.60–14. Pod kapotu dostal čtyřválec OHV 1798 cm³ o výkonu 84 k (62 kW), jenž mu uděloval maximální rychlost 165 km/h. Koncem roku 1964 se začal montovat nový čtyřválec téhož objemu s pětkrát uloženým klikovým hřídelem.

V říjnu 1965 měl v Londýně premiéru model MGB GT, pohledné 2+2místné kupé s nahoru vyklápěcími třetími dveřmi ve splyvavé zádi a sklopnou zadní lavicí. Kupé tak nabízelo své služby i rodinám s dětmi a lákalo ke značce MG novou klientelu. Díky lepším aerodynamickým vlastnostem dokázalo flirtovat s rychlostí 170 km/h. Milovníci ještě rychlejšího svezení se dočkali na podzim 1967, kdy debutoval typ MGC v provedení roadster i kupé. Byl to upravený MGB vybavený řadovým šestiválcem OHV značky Austin o objemu 2912 cm³ a výkonu 145 k (107 kW). Implantace šestiválce si vyžádala výrazný zásah do přední části vozu – nezávisle zavěšená přední kola MGC byla nově odpružena podélnými zkrutnými tyčemi. Navěnek se šestiválec prozrazoval



zaobleným vyvýšením kapoty a kapkovitým výstupkem nad předním ze dvou karburátorů. MGC jezdil na patnáctipalcových kolech, za příplatek drátových, a dosahoval rychlosti 190 km/h. Jeho obchodní úspěch byl jen relativní, do srpna 1969 vyjelo z Abingdonu devět tisíc vozů MGC, z nichž polovinu tvořily roadstery a druhou kupé.

Čtyřválcové vozy MGB prošly na podzim 1967 modernizací, převzaly robustnější zadní nápravu typu MGC, novou elektrickou soustavu, a v provedení pro USA dostaly dvouokružovou brzdovou soustavu. Palubní deska měla nové bezpečnostní čalounění. Pro sezónu 1968 rozšířila nabídku příplatkových prvků třístupňová automatická převodovka Borg-Warner, koncem roku 1969 prošly vozy MGB a MGB GT stylistickými úpravami – mimo jiné dostaly novou masku s černou mřížkou a sportovní disky Rostyle. Mezitím však v Abingdonu zavládly obavy: na jaře 1968

> převzal skupinu BMC koncern Leyland a vznikl holding British Leyland Motor Corporation, jehož součástí byl i přímý konkurent MG, Triumph. Stoupající prodej vozů MGB a jejich úspěšný export sice dokázaly značku MG uchránit, šéfové koncernu však zredukovali na minimum její vývojové oddělení, což nevěstilo nic dobrého.

Výjimkou byl jen projekt kupé s osmiválcem Rover, další ze značek koncernu British Leyland. Po dvou letech vývoje a zkoušek byl v létě 1973 představen MGB GT V8, tedy kupé se splyňavou zádi vybavené motorem V8 o objemu 3532 cm³ a výkonu 137 k (100 kW). Vůz o hmotnosti 1100 kg jezdil na pneumatikách 175 HR 14, se

čtyřstupňovou převodovkou doplněnou rychloběhem jezdil přes 195 km/h. Jeho slibné se rysující kariéru však negativně ovlivnila palivová krize. Kupé MGB GT V8 se vyrábělo pouze do léta 1976 a jeho produkce jen o málo překročila 2,5 tisíce kusů.

V září 1974 dostaly všechny vozy MGB kvůli americkým bezpečnostním předpisům rozměrné polyuretanové nárazníky, přičemž přední plnil i funkci masky. Zároveň byla lehce zvětšena světlost podvozku, aby nárazníky byly v patřičné výšce. Menšími změnami procházely vozy MGB i ve druhé polovině sedmdesátých let, byl modernizován interiér a vozy určené pro USA dostaly katalyzátor. Konec jejich kariéry se však neodvratně blížil stejně jako uzavření továrny v Abingdonu. V polovině ledna 1980 tam sice slavili výrobu půlmiliontého vozu MGB, v říjnu téhož roku však expedovali poslední exempláře MGB, jež se doprodávaly ještě v sezoně 1981. Podle továrních statistik bylo celkem vyrobeno přes 512 tisíc vozů MGB se čtyřválcovými motory, z toho 387 tisíc roadsterů a přes 125 tisíc kupé MGB GT. <



1973

↑ Nejvýkonnější kupé MGB GT V8 dokázalo flirtovat s hranicí 200 km/h

1974

↓ Kvůli americkým předpisům dostaly vozy MGB polyuretanové nárazníky

