

MGC GTS, 1970

# Le chant du Phénix

La mythique MGC GTS est la dernière MG de course créée par le département compétition d'Abingdon. Aujourd'hui présente en compétition historique, elle dévoile enfin son formidable potentiel.

**P**our la Targa Florio 1967, l'usine engage MBL 546 E ou « Mabel », comme l'appellent les fans de la marque. C'est en fait une MGB GT « lightweight », étudiée en 1966 pour gagner du poids. La carrosserie alt est entièrement formée sur la coque acier de la MGB chez Pressed Steel Fisher. Le moteur est un 4 cylindres de MGB, mais réalisé à 2 004 cm<sup>3</sup> et pourvu de deux carburateurs SU. Construit comme un prototype, l'auto arbore déjà la suspension par barres de torsion et un freinage à quatre disques. Le projet « lightweight » initial concerne en fait la nouvelle MGC GT, 6 cylindres 3 l, désignée comme la remplaçante de l'Austin Healey 3000. Mais le lancement officiel n'est prévu que pour 1968, et il n'est pas question que des prototypes volent la vedette à la version tourisme ! C'est l'une des raisons pour laquelle Mabel court cette édition de la Targa Florio avec un 4 cylindres B. L'autre est moins glorieuse : l'usine rencontre trop de problèmes de mise au point avec le lourd 6 cylindres. Ce moteur dérive directement du 29 G-C-series de l'Austin Healey, mais il comporte à présent sept paliers au lieu de quatre et mesure 30 mm de moins en longueur. Pour autant, par son poids, il dégrade totalement la tenue de route de la nouvelle MG et les premiers essais sont désastreux : le train avant, en provenance directe de la MGB, n'est plus aussi agile qu'avec le léger 1 800 4 cylindres. La tendance au sous-virage est très prononcée, et le pari de lui faire tenir la route semble utopique. C'est sans compter sur l'opiniâtreté de Syd Enever, entré comme coursier en 1920 chez Morris Garage et devenu en 1938 responsable du département moteur. Pour obtenir une meilleure répartition des masses, Syd Enever et son équipe reculent alors le bloc de 15 cm vers la cloison pare-feu. C'est suffisant pour ne pas avoir à la modifier, celle-ci étant un des éléments de la structure les plus chers à réaliser. Ils travaillent aussi le train avant en remplaçant les ressorts hélicoïdaux par des barres de torsion. Des goussets renforcent tout l'unit avant. Mais personne ne donne cher d'un tel montage, >

**CARROSSERIE**

En aluminium. Une matière préférée à la fibre de verre en raison de sa plus grande propension à rigidifier la structure de la coque centrale en acier qui provient à l'origine du coupé MGB GT.

**CALANDRE**

Pour améliorer le refroidissement, le service compétition remplaçait la calandre d'origine à fanons par un grillage plus perméable. Une autre ouverture sur la jupe amène de l'air frais sur le radiateur d'huile.



**1 PHARE**  
Les phares sont recouverts de bulles en Plexiglas. Si elles protègent efficacement le verre des optiques contre les projections, elles améliorent surtout l'aérodynamisme de la carrosserie.



**2 ÉCOPE**  
Deux écopés, disposés de chaque côté sur la jupe, captent l'air frais pour refroidir les freins. Les boas conduisent et répartissent plus judicieusement l'air sur les étriers et les disques.



**EXTENSION D'AILE**  
Des extensions d'ailes également en aluminium recouvrent les voies élargies pour la monte de jantes larges à grand départ.



**3 JANTE**  
Pour caresser la puissance du 6 cylindres, le service compétition opta pour des jantes en alliage de magnésium à arrête centrale à la place des roues fil d'origine de la MGB.



**4 MOTEUR**  
Le moteur dérive du 3 litres de l'Austin Healey, mais il est plus évolué avec ses sept paliers. Pour la course, il est équipé comme à l'époque de trois carburateurs double-corps Weber 45 DCOE.



**5 RÉSERVOIR**  
Conçue pour l'endurance, la MGC GTS dispose d'un réservoir d'une capacité de 80 litres. Le gros bouchon à ouverture rapide permet de gagner du temps lors des ravitaillements.



**6 HABITACLE**  
Anglaise oblige, la conduite est à droite. L'interrupteur de l'overdrive est logé dans le volumineux pommeau de vitesses en alu. Sur le tableau, un panneau vertical supporte le coupe-circuit.



**ÉTAT DE SERVICE**

**1967 TARGA FLORIO**  
• MBL 546 E (moteur 4 cylindres), n° 230, Paddy Hopkirk/Timo Makinen, 3<sup>e</sup> de classe, 9<sup>e</sup> non classé au général (frein).

**1968 1 000 KM DU NÜRBURGRING**  
• MBL 546 E (moteur 6 cylindres), n° 108, Tony Fall, Andrew Hedges, Julien Vernans, 6<sup>e</sup>.

• RMO 699 F (moteur tout allu), n° 78, Roger Enever, Alec Poole, Clive Baker, abandon (joint de culasse).

**SEBRING**  
• MBL 546 E, n° 44, Paddy Hopkirk, Andrew Hedges, 7<sup>e</sup> de classe, 10<sup>e</sup> au général.

**1969 SEBRING**  
• RMO 699 F, n° 35, Paddy Hopkirk, Andrew Hedges, 9<sup>e</sup> de classe, 15<sup>e</sup> au général.

• MBL 546 E, n° 36, Bill Brack, Craig Hill, 6<sup>e</sup> de classe, 34<sup>e</sup> au général, 15<sup>e</sup> catégorie prototype.

**1970 TARGA FLORIO**  
• VHY 5 H, n° 41, John Chatham, A. Harvey, 31<sup>e</sup>.

**BONNES ADRESSES**

• **HÉRITAGE RACING CARS (PRÉPARATEUR)**  
Thierry Argenson  
pôle mécanique d'Aïles en Cevennes, Vallon-Fontaines, 30520 Saint-Martin-de-Vaigolques, tél. 04 66 24 35 57.

• **MOTOR DREAM (PIÈCES DÉTACHÉES)**, Laurent Duloy, 7, rue de Chapoval, ZAC du Cornouiller, 78870 Bailly, tél. 08 92 70 10 78, www.motordream.com

• **V DE V ORGANISATION**  
11, chemin du Bos-Badreau, 91220 Brétigny-sur-Orge, tél. 01 69 88 05 24, www.vdevf.fr



AUTO RETRO-Décembre 2005

## RACING

### Caractéristiques techniques

- **Moteur** 6 cylindres en ligne, 2 968 cm<sup>3</sup> (84,19 x 88,9 mm), bloc fonte, culasse alu, arbre à cames latéral, 240 ch à 6 200 tr/min (régime maxi 7 200), 26,5 mgk à 3 800 tr/min, 3 carburateurs Weber 45 DCOE, radiateur d'huile.
- **Transmission** boîte 4 rapports synchronisés, pignons à taille droite, overdrive renforcé 22 %, rapport de pont 4,22, différentiel à glissement limité ZF, arbres de roue renforcés. Radiateur d'huile.
- **Suspension** avant indépendante à triangles superposés, barres de torsion, amortisseurs télescopiques hydrauliques réglables Armstrong, barre antiroulis, arrière à essieu rigide, barres de poussee renforcées, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs télescopiques hydrauliques réglables Armstrong, barre antiroulis.
- **Freins** assistés, double maître-cylindre à balancier de répartition réglable, disques pleins avant et arrière, étriers Girling à 4 pistons à l'avant et 3 pistons à l'arrière.
- **Direction** à crémaillère, type MGB.
- **Structure/carrosserie** coque en acier et arceau cage, panneaux, carrosserie et ouvrants en aluminium. Coupé 2 portes, 2+2 places.
- **Poids** 1 050 kg.
- **Dimensions** longueur 3,68 m, largeur 1,65 m, hauteur 1,27 m, empattement 2,31 m, voies AVIAR 1,34/1,33 m.
- **Roues** jantes Pearce Magna 8", pneus Dunlop post-historic CR 65, pomme 204, 5,25 - 10,50 x 15.
- **Vitesse maximale** 250 km/h (selon rapport de pont).

### La valse des MGC GTS



Sur les six MGC GTS « officielles », deux ont couru à Sebring engagées par l'usine (MBL 546 E et RMO 699 F). Trois autres ont été assemblées par John Chatham après qu'il eut récupéré tout le stock de pièces compétition à la dissolution du service

compétition (VHY 5 H pour lui-même, VHW 330 H pour Alan Zafer, et EHW 441 K construite en version routière). Une sixième voiture aurait été aussi assemblée par John Chatham comme « modsport » sur la base de pièces restantes, mais elle n'a jamais été enregistrée.

Enfin, il en resterait une autre, à l'historique controversé, reconstruite probablement à partir des bouts vendus en 1969 à Sebring par l'usine. Montée à partir de pièces trouvées en 1979 dans une casse en Californie, elle est équipée d'une carrosserie en fibre de verre.

> surtout pas Donald Healey qui y voit la mort annoncée de sa « big » Healey. C'est pourtant sur cette base que le département d'Abingdon créera la plus mythique des MG de compétition.

#### Mabel et Romeo

Parallèlement, pour la compétition, l'usine a fait construire six carrosseries aluminium à ailes élargies pour laisser passer des roues plus larges. Les soubassements et la structure sont en acier et repris de la MGB. Les barres de torsion sont réglables pour ajuster la hauteur de caisse. La suspension arrière s'avère plus rigide, le pont, mieux guidé par des barres de poussee renforcées, le différentiel est à glissement limité et les freins disposent de quatre disques. Dans le cahier des charges, il est prévu de construire un moteur en aluminium. Ce dernier sera peu utilisé, faute de budget pour sa mise au point. Pourtant, il est moins lourd que les blocs fonte, ce qui améliore la tenue de route. En 1968, Mabel reçoit enfin son premier 6 cylindres. L'auto est engagée à Sebring avec Paddy Hopkirk et Andrew Hedges à son volant. Le résultat est encourageant puisqu'elle finit 10<sup>e</sup> au général et 1<sup>re</sup> de classe. En juin 1968, pour le Marathon de la Route qui se dispute sur le Nürburgring, elle est aux mains de Tony Fall, d'Andrew Hedges et de Julien Vermae. Elle est rejointe dans son équipe par RMO 699 F (baptisée « Romeo »), et pilotée par Roger Enever, Alec Poole et Clive Baker. C'est elle qui éternise le premier bloc alu. Mais si cette MGC GTS tient mieux la route,

La MGC GTS est une redoutable concurrente capable de tailler des croupières à la Porsche 911.



70 *Autoretro* 2011

La plupart des pilotes de l'époque considèrent la MGC GTS comme l'une des plus formidables MG de course, voire la meilleure des autos produites par le service compétition, toutes marques du groupe BMC confondues.

elle abandonne, confrontée à des Durits éclatées et à la surcharge de son joint de culasse. Mais cela n'empêche pas MBL 546 E de tailler des croupières aux Porsche 911 ! Elle se hisse même à la 3<sup>e</sup> place avant de régresser suite à des problèmes de plaquettes de frein. Elle s'octroie une belle 6<sup>e</sup> place après 9 600 km de course. Depuis que BMC (British Motors Corporation) qui contrôlait MG a été remplacé par British Leyland en 1968, le programme compétition est sur la sellette. C'est à la demande des importateurs nord-américains de British Leyland que l'on retrouve les deux sœurs jumelles aux 12 Heures de Sebring. Mais le verdict est sans appel : les deux MGC doivent remporter une victoire totale ou c'est leur dernière course. Elles finissent respectivement 15<sup>e</sup> et 34<sup>e</sup> au général, et 9<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> en catégorie prototype, mais ce n'est pas



Seule concession au modernisme : deux indicateurs de richesse à diodes reliés à deux sondes Lambda renseignent sur la qualité de la carburation.

1 000 km du Nürburgring 1968). Dans l'habitacle, on remarque deux indicateurs à diodes placés sur le tableau de bord. Ils sont reliés à des sondes Lambda placées sur le tube de sortie d'échappement de chaque trois-en-un et renseignent continuellement sur la richesse de la carburation. Le levier de vitesses, taillé dans de l'aluminium, supporte la commande électrique de l'overdrive renforcé. À sa base, un dispositif interdit le passage intempestif de la marche arrière. Ce sont les seuls aménagements concédés au modernisme, hormis les éléments de sécurité, comme l'extincteur ou les harnais qui doivent être aux



suffisant pour fléchir la nouvelle direction. Les deux voitures et tout le matériel sont revendus sur place (moteurs, boîtes, panneaux de carrosserie, roues et divers accessoires), et les mécaniciens rentrent les mains dans les poches ! Puis, le département compétition de MG est dissous. L'aventure aura duré près de quinze ans.

#### Le Phénix renaît de ses cendres

À Abingdon, il reste néanmoins trois coques complètes non motorisées et un important stock de pièces et d'accessoires : des arceaux, des panneaux de carrosserie ou des blocs et culasses alu. John Chatham, un pilote qui entretient d'excellentes relations avec l'usine pour avoir couru sur les Austin Healey et qui projetait de courir la Targa Florio avec une MGC GTS, rachète le lot. Il monte lui-même à partir de ces éléments une voiture complète (VHY 5 H) pour l'inscrire à temps à la Targa 1970. C'est celle que vous découvrez aujourd'hui dans nos pages et qui court en endurance Van de Vyver. Le moteur cube 2 968 cm<sup>3</sup> au lieu des 2 912 cm<sup>3</sup> de la cylindre d'origine du Healey. Il est monté comme à l'époque avec des pistons en 3/8<sup>e</sup> et une cote de réparation pour être à la limite de la classe 3 litres. C'est un bloc fonte, seuls deux blocs alu ayant été réalisés à l'époque. Il semble qu'il n'y eût officiellement qu'un seul moteur tout alu à participer à une course (RMO 699 F aux

normes actuelles. Puissante et fiable, la MGC GTS est taillée pour l'endurance. Certes, la boîte n'est pas d'un maniement fantastique et certains trouvent la voiture sous-vireuse. Et c'est vrai, si on ne la balance pas. Il y a en quelque sorte un mode d'emploi pour parvenir à en tirer toute la quintessence. Mais la plupart des pilotes de l'époque considèrent la MGC GTS comme l'une des plus formidables MG de course, voire la meilleure des autos produites par le service compétition, toutes les marques du groupe BMC confondues. Malgré un avenir prometteur, alors qu'elle n'était pas au bout de son développement, la MGC GTS « usine » fut condamnée à disparaître en même temps que le service compétition MG au profit de Triumph, une autre marque du giron de BMC, qui ne rencontrera jamais le succès escompté. VHY 5 H est aujourd'hui la première des MGC GTS à retourner en compétition sur notre territoire depuis moins de deux ans et elle commence à montrer ce dont elle est capable en se mêlant au peloton de tête. Et tenez-vous bien, ses petites sœurs vont bientôt l'accompagner sur les circuits...

TEXTE : DIDIER MANTZ - PHOTOS : FRÉDÉRIC VEILLARD

Tous nos remerciements à Laurent Dutoya de Motor Dream et à Thierry Argenson de Héritage Racing Cars.



AUTO RETRO-Décembre 2005