

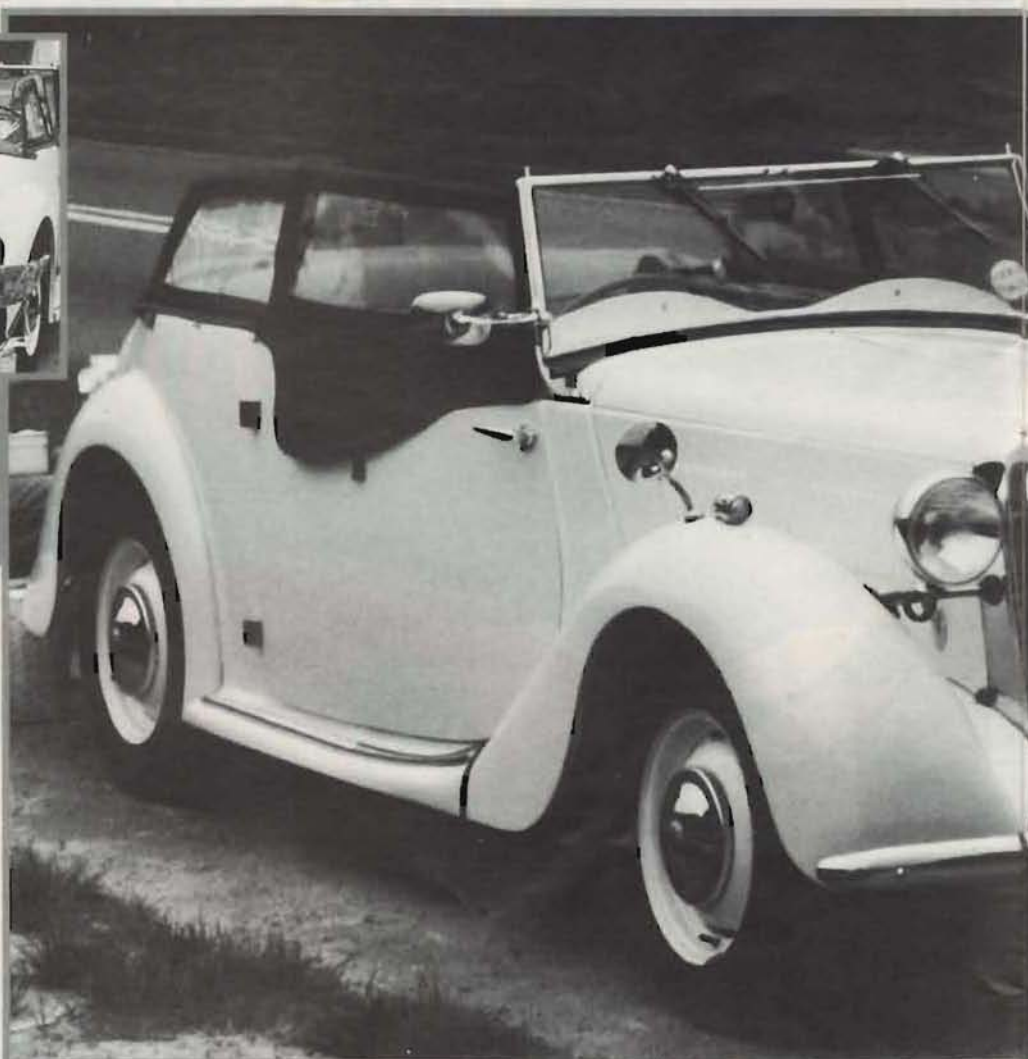


Nadat de stofwolk verdwenen is, wordt de zanderige 'additive' in de witte wijn met afgrijzen bekeken door Mervyn Davies; terwijl Mary 'not amused' de resultaten afwacht... Zo'n mobiele picknicktafel is uiterst gemakkelijk.

Als U de foto's van de MG YT (voor 'Tourer') bekijkt, zult U het met ons eens zijn, een 'oubollige' verschijning. Geïntroduceerd als een sportievere versie - in cabrioletvorm - van de YA en YB Saloon had men bij de Noffield Organization - waartoe MG indertijd toebehoorde - gedacht, dat men met deze open vierzitter de Amerikaanse markt zou veroveren. Helaas, het werd een flop. Het koperspubliek liet het massaal afweten. Na de Tweede Wereldoorlog wilde men opnieuw beginnen en dan zeker niet met zo'n welhaast vooroorlogs model...

MG YT, DE FILOSOFIE

Met als basis de MG YA en YB Saloon, een hoekige personenauto met drive-train van de MG TC, zag de eerste MG YT het levenslicht in het einde van 1948. Had de YA/YB nog vier deuren, de YT had er maar twee. Bovendien was het dak verdwenen en had men er bij MG goed aan gedacht het nieuwe vehikel meer spierballen te geven. De 1250 cc. grote viercilindermotor werd voorzien van twee, in plaats van één armzalig en piepklein SU carburateur. Het motorvermogen' klom hiermee van 46 naar 54 pk(tjes). De MG XPAG-motor stamde uit de MG TC, een tweezits cabriolet die in 1945 het levenslicht zag. Ondanks de gewichtsafname van circa 50 kilogram ten opzichte van de YA/YB, werd de YT niet een echte flitser. MG richtte zich in die na-oorlogse dagen op de Amerikaanse markt omdat keiharde Dollar-valuta dringend gewenst was. Daarbij vertrouwde de sportwagenfabrikant erop, dat het imago van MG diegenen over de streep zou halen die uit hun twee-zittertje gegroeid waren,



Met de uitneembare canvas en plastic zijraampjes oogt de MG Y Tourer vanuit deze hoek nog aantr...

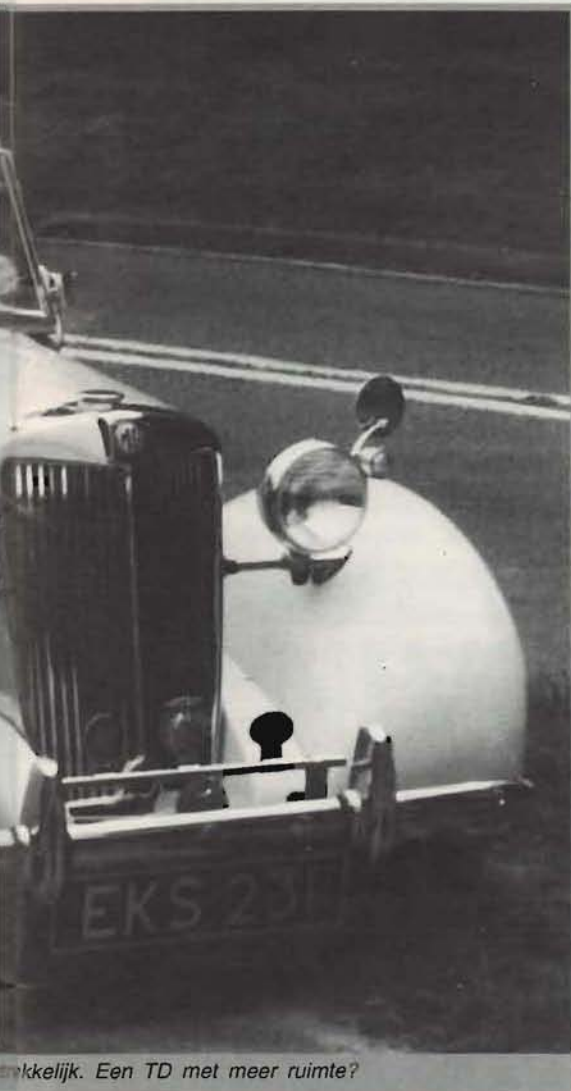
MG YT, DE ENGE

MG wilden blijven rijden en open. Maar, zoals al eerder geschreven, na de Tweede Wereldoorlog wilde men opnieuw vergeten. Reken daar dan nog bij, dat de - met name - Italiaanse stilisten zich massaal stortten op de ontwerpen voor massaproducten en de aanwezigheid van een véél fraaiere Arnold MG op basis van de TD. Einde verhaal voor de YT. De productie stopte dan ook in 1950. Verblind door de Amerikaanse Dollars had men zich beter op de Engels georiënteerde markt in Zuid Afrika of Australië kunnen richten? Tenslotte waren deze gebieden Engelse kolonies, bevolkt door veelal welgestelde, conservatieve Britten?

DE MG YT, RUIM 45 JAAR LATER

De filosofie van de toenmalige MG-fabrieksdirectie speelt de liefhebber anno 1995 in

de kaart. Gelukkig zijn de meeste van deze Y-Tourers naar warme, zonnige en droge gebieden gegaan. Was de auto hoofdzakelijk in Europa verkocht, dan waren er nog minder over gebleven van de slechts 877 gebouwde exemplaren. De YT blijft vandaag de dag een zeldzaamheid; zelfs op MG-meetings - wereldwijd - worden ze weinig tot zeer weinig gezien. In het hedendaagse licht gezien, is deze MG géén adembenemende schoonheid. En profile gezien lijkt-ie meer op een badkuip-met-wielen; met de kap op en zonder de uitneembare zijruitjes is het model volledig buiten elke proportie, zelfs de laag uitgesneden deurtjes en het ontbreken van achter-zijruitjes helpt hier niet bij. Eén voordeel, de kap is, wanneer die naar beneden is, mooi verzonken in de koets en roept



gemakkelijk. Een TD met meer ruimte?

ELSE FORD EDSEL?

niet zoals bij de Volkswagen Kever, Golf, Peugeot 205 - om eens wat te noemen - associaties op met een kinderwagen... Waar de YT scoort is in het interieur. Op ingenieuze wijze verdwijnt de kap met het frame naast en achter de achterzitting. Een tonneaucover dekt de laatste restjes van het dak keurig netjes af. Eén heel groot pluspunt ten opzichte van de MG YA/YB zijn de grotere deuren. De portieren, die aan de achterzijde scharnieren, maken het instappen voor voor- en achterpassagiers gemakkelijk, terwijl op de achterbank voldoende ruimte is voor twee volwassenen. Kinderen - waar deze zitting voor bedoeld was... - hebben zeeën van ruimte. Misschien is het daarom, dat MG-liefhebbers-met-kinderen, die het merk MG toch trouw willen blijven, zo'n Y Tourer graag willen

Technische gegevens MG YA, YB en YT

Type:	YA	YB	YT
Bouwjaar:	1947 - 1951	1951 - 1953	1948 - 1951
Aantal cilinders:	4	4	4
Boring x slag:	66,5 x 90 mm.	66, 5 x 90 mm.	66, 5 x 90 mm.
Inhoud:	1250 ccm3	1250 ccm3	1250 ccm3
Vermogen bij toerental:	46/4800	46/4800	54/5200
Carburateurs:	1x SU	1x SU	2x SU
Koeling:	water	water	water
Versnellingsbak:	4x vooruit 1x achteruit synchromesh op 2, 3 en 4	4x vooruit 1x achteruit synchromesh op 2,3 en 4	4x vooruit 1x achteruit synchromesh op 2, 3 en 4
Remmen:	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch
Aantal gebouwd:	6.158 stuks	1.301 stuks	877 stuks.

hebben en de populariteit van het vehikel danig stijgende is? Het wordt dan wel een duur betaalde liefde, want voor een perfect gerestaureerd exemplaar worden al prijzen van rond de 60 mille aan Nederlandse Gulden neergelegd. Een te restaureren exemplaar beduidend minder, maar vergeet U vooral niet, dat het opknappen van zo'n YT een kostbare zaak is, aanzienlijk moeilijker dan van bijvoorbeeld de 'donor'auto de MG YA of YB...

DE DAVIES MG YT

Het is midden zomer wanneer Uw redacteur zijn oude trouwe Range-Rover, compleet met lege trailer, op gepaste snelheid over Englands secundaire wegen jaagt. De benzine slurpende V8-motor heeft er, net zoals zijn bestuurder, veel plezier in. Berg op, berg af, bocht in, bocht uit gaat het. Onderwijl met één oog het verkeer gadeslaand, wordt de directe omgeving met het andere oog nauwlettend in de gaten gehouden. Op ieder oprijtje, achter iedere heg, hek, schuurtje of huis kan wel iets 'interessants' voor - onder andere - AUTO MOTOR KLASSIEK staan...?! Net is de Range Rover aan een afdaling begonnen, de snelheidsmeter wijst een slordige 110 kilometer per uur aan, wanneer er razendsnel actie moet worden ondernomen. Vlak langs de kant van de weg staat namelijk 'iets-wits-met-een-MG-grille'. De vier schijfremmen en de vier trommelremmen (van de trailer) krijgen het even moeilijk, zoals reeds diverse malen deze rit. In één grote stofwolk komt het spul tot stilstand op een gerespecteerde afstand van het MG-neusje. Mervyn en Mary Davies uit North Shropshire kunnen het enthousiasme van deze

'overhaaste' Dutchman niet helemaal delen. Zij zitten net naast de weg hun lunch, compleet met wijn(!) te verorberen. Als de stofwolken zijn opgetrokken, blijkt dat hun broodjes voorzien zijn van een extra - knarsend - beleg. Excuses alom en het uitwisselen van namen en interesses. Het ijs - óók in de witte wijn - is gebroken. Alvorens er nog een derde klapstoeltje uit het MG-tje wordt getoverd, maakt Uw redacteur eerst maar wat plaatjes. Onder het genot van één glas wijn en meerdere glaasjes mineraalwater komt het verhaal rond deze toch zeldzame MG op tafel.

IDEAAL AUTOOTJE, ZO'N MG YT

Mervyn en Mary Davies zijn helemaal MG-gek. Dat is duidelijk. Ruim 12 jaar geleden kochten zij deze ivoorwitte cabriolet. De van origine rechts gestuurde Tourer werd in 1949 door een Britse legerofficier aangeschaft en geëxporteerd naar Duitsland. De man diende daar namelijk zijn vaderland en hield en passant onze Oosterburen goed in de gaten. Mervyn heeft van het opsporen van de geschiedenis van zijn autootje bijna een levenswerk gemaakt. Zo kwam hij te weten, dat deze MG, met de officier, terugkwamen in Schotland. Daarna zijn er slechts vijf eigenaren aan het 'roer' geweest. In de begin jaren tachtig schaffen Mervyn en Mary de auto aan. Het MG-tje heeft er dan precies zeventien(!) jaar eenzame opsluiting opzitten. Aan het cabrioletje is veel werk te doen. Het echtpaar stort zich erop en restaureert de auto tot in de puntjes. Het MG-tje kan in 1991 weer veilig de straat op en wordt voor allerhande (dagelijkse) ritten ingezet. Spoedig wordt er een trekhaak aangezet om een caravan



Smetteloos gerestaureerd interieur, tot in de kleinste puntjes origineel op de toevoeging van een moderne choke-kabel en een enkel knopje na...



Onder de motorkap alles zoals indertijd afgeleverd door de MG-fabriek op een stukje chrome na. De SU 'dempers' zijn echter van een latere (plastic) carburateur. Bovendien houden Mervyn en Mary Davies van poetsen. Al het aluminium en koper glimt je tegemoet, zodra zij de motorkap open doet...



Een 'toast' op het vertrek met-minder-stof.



De MG YA Saloon werd gemodificeerd om er de YT van te maken. Het dak werd eraf gezaagd, twee deuren uitgemaakt en de overblijvende deuren vergroot. Op het trouwe XPAG 1250 cc. motortjes werden twee SU-carburateurs geschroefd, goed voor 8 pk's meer.

voort te sleuren. Kort na onze ontmoeting wordt er met die 'sleuwhut' achter dit MG-tje naar Frankrijk gekoerst. In een recent bericht van Mary Davies spreekt zij over het feit dat ze onderweg-veel-aandacht-hebben-gehad-van-andere-weggebruikers-en-niet-alleen-vanwege-onze-caravan... De combinatie heeft geen krimp gegeven. Volgens het

echtpaar Davies is zo'n MG een ideale cabriolet. Ook al zijn zij er bijna altijd met z'n tweeën in onderweg, er is heel wat bagage mee te slepen. Zij rijden dan ook alleen maar met de kap naar beneden. "Alleen wanneer het echt hard regent, gaat-ie naar boven", wordt er gemeld. Het opzetten van de kap vergt zo'n drie minuten, het neerha-

len en opbergen zo'n vijf minuten. In Engeland regenland hebben ze mogelijkheden genoeg gehad om hiermee te oefenen en ervaring op te doen?

HOEVEEL MG YT'S ZIJN ER NOG BEKEND IN ENGELAND?

Het antwoord op die vraag duurt niet lang. Mervyn heeft naar aanleiding van zijn spoorwerk kunnen concluderen, dat zijn auto de enige is die nog bestaat van de origineel geleverde right-hand-drive exemplaren, bestemd voor de 'home market'. Afhankelijk van de hem onbekende Amerikaanse import uit zeer recente maanden (!), zijn er - inclusief hun exemplaar - slechts tien in Engeland bekend. Daarvan rijden er slechts zes. Ook weet hij te melden, dat er in circa 1979 eentje teruggekomen is uit Ceylon, nu beter beken als Sri-Lanka. Die auto heeft daar dertien (!) eigenaars gehad sinds 1949... Merkwaaardig genoeg blijken er in Nederland maar liefst vijf (!) exemplaren te 'leven', waarvan het merendeel in verregaande staat van ontbinding. De Edsel van Ford krijgt bij MG eindelijk dan toch de erkenning die zij node moest missen in een tijd dat munten zo noodzakelijk waren? De MG YT is zeker een stuk MG-geschiedenis. Love it or hate it, de MG YT verdient niets meer of minder.

Peter Ecury

