



MG YB

Safety fast

Paul Kalkman

Mooi uit de mode

In 1939 was er bij MG al gewerkt aan een prototype voor een nieuwe kleine saloon, maar het project moest dat jaar 'wegens omstandigheden' worden stilgelegd. De geplande introductie op de motorshow van 1940 van een nieuw MG saloonmodel net onder de VA bleef uit. Maar dit 'MG Ten' project werd kort na de oorlog weer nieuw leven ingeblazen. De leiding van Nuffield moest in die dagen, gedwongen door materiaal-schaarste en een nog beperkte productie-capaciteit, een keuze maken uit het voor-oorlogse modellenpalet, en voor MG betekende dat het schrappen van de voor-oorlogse SA, VA en WA modellen. Daarmee werd definitief een streep gezet onder de MG traditie van grote luxueuze saloons. De sportieve lijn zou daarentegen meer en meer worden benadrukt.





Foto: Jim Lensveld



aanvankelijke succes dat MG boekte met de klassieke Y keerde zich in een wereld die zich in hoog tempo zo sterk op nieuwe ideeën en vormen ging richten dus uiteindelijk tegen de auto.

Ruim veertig jaar later zien hedendaagse liefhebbers de Y weer in een wat zonniger perspectief. Vaak is het de mix van vooroorlogse stijlelementen en naoorlogse verbeteringen aan het ontwerp van vooral het onderstel,

die de Y tot een aantrekkelijke oldtimer saloon maken. En soms zijn er nog dringender argumenten aan te voeren om bijvoorbeeld een YB aan te schaffen. Bij Piet Deurlo, de eigenaar van dit exemplaar speelde er ten tijde van de aankoop bijvoorbeeld bovendien een nijpend ruimteprobleem. Hij was al jaren in het bezit van een MG TD, maar het moment waarop het gezin Deurlo niet meer in zijn geheel

in die auto vervoerd kon worden naderde eind jaren zeventig met rasse schreden. Een kennis speelde op dat moment al een poosje met de gedachte om zijn YB van de hand te doen en dat bleek de ideale manier te zijn om toch een klassieke MG te blijven rijden, waarin tevens de hele familie kon worden meegenomen. "Maar eigenlijk is het maar een klein autootje" meent Piet, "en juist daarom is het zo leuk

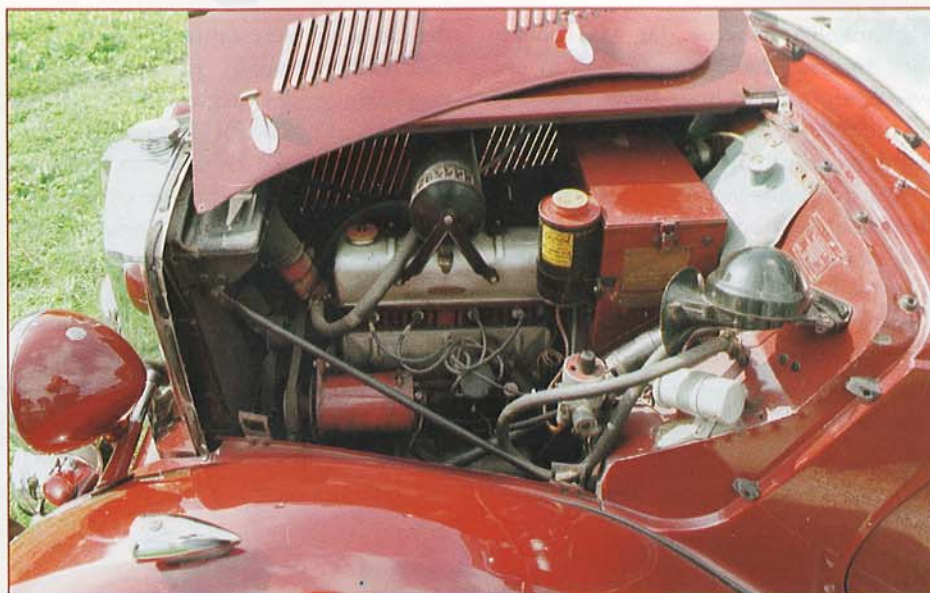


Geïmporteerd in 1978 in Nederland door de eerste Nederlandse eigenaar. Toen waren er nog geen klassieker-kentekenseries. Dit exemplaar heeft tot op heden maar vier bazen versleten en blijktbaar is dat de conservering flink ten goede gekomen. Piet waakt over deze MG sinds juni 1981.

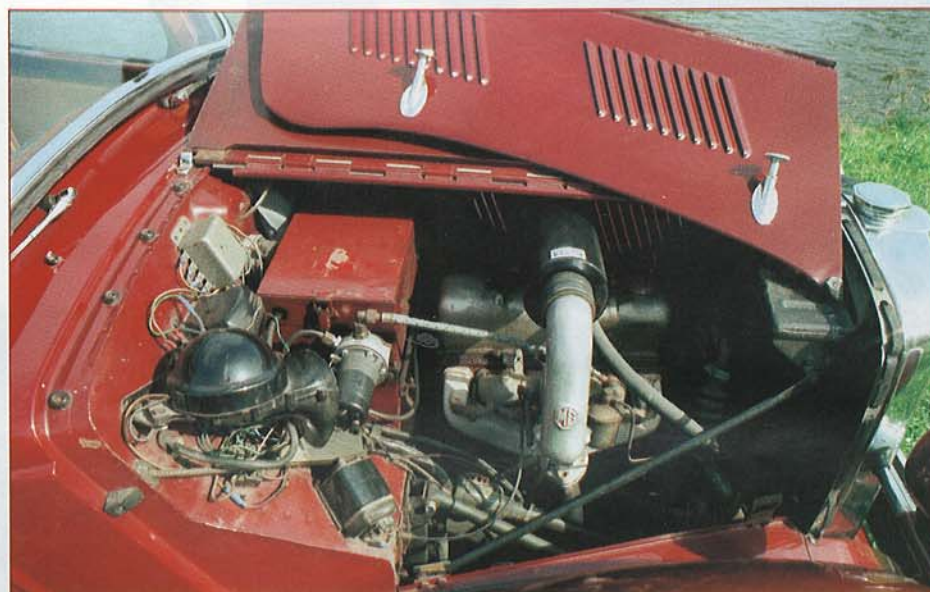


moderne onderstel bovendien voor een destijds zeer gewaardeerd, comfortabel weggedrag zorgde. In 1951 volgde dankzij het aanvankelijke succes een verbeterde versie die YB werd genoemd. Als gevolg daarvan wordt het vroege model sindsdien geregeld als YA betiteld. De YB kreeg zwaardere schokbrekers, een anti-roll bar voor, een hypoïde achteras en verbeterde remmen. Dat resulteerde in een verbeterd weggedrag. De wielen kregen een kleinere doorsnede en waren voortaan 15" groot in plaats van de vroegere 16", en de achterste schermen werden daarop aangepast. Op die manier hoopte de leiding het succes nog wat verder te kunnen uitbuiten, maar het uiterlijk bleef fundamenteel vooroorlogs en de Y bleek juist daardoor in toenemende mate aan populariteit in te boeten. Dat wordt ook weerspiegeld in de verkoopcijfers. Van de YA werden 6158 exemplaren verkocht, maar de (technisch betere) YB bleef steken bij 1301 auto's toen de productie werd stopgezet aan het eind van 1953.

Het begrip 'mode' begon in die jaren aan invloed te winnen, en gaandeweg ging het toen heersende modebeeld hand in hand met een vernieuwingsdrang die zich door de gehele westerse samenleving zou laten voelen en zien in ondermeer materiaalgebruik (steeds meer kunststoffen), woninginrichtingselementen, bouwstructuren, en natuurlijk auto-ontwerpen. Panoramische ruiten, fleurige (pastel-)tinten, staal, plastic, chroom en staartvinnen zouden bij auto's spoedig de toon aangeven. Het



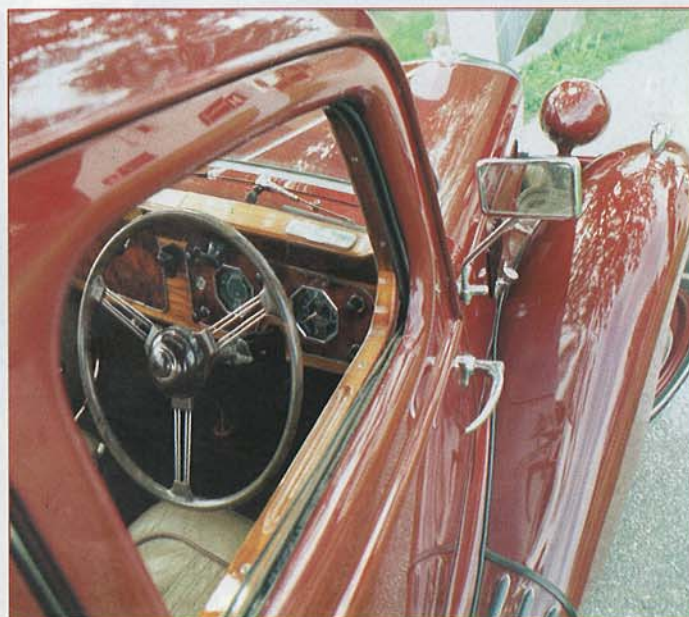
Het 1250 cc metende motorblok is gelijk aan dat van de TC en de TD. Het Y-type heeft slechts één enkele carburateur.



De motor is helemaal in oorspronkelijke standaarduitvoering en draait nog altijd zonder tussentijdse revisie. Heel bijzonder na al die jaren.



Iedere ruitenwisser is apart in of uit te schakelen.



MG's Y-type was qua vormgeving wat ouderwets voor zijn tijd.



Dit is niet de door ons gefotografeerde MG YB in een later gewijzigde versie, maar deze YB werd gesignaleerd tijdens het jaarlijkse MG treffen op het circuit van Silverstone. Deze auto is gemodificeerd tot pick-up. Wellicht een leuk idee als service-auto voor een restauratie bedrijf?

waard, want dit exemplaar is nog grotendeels in de toestand waarin de auto de fabriek verliet in 1952", aldus Piet. Het is bekend dat de tweede eigenaar -schoonzoon van de eerste- de auto in de oorspronkelijke kleur heeft laten overspuiten, maar verder is alles nog in oorspronkelijke en nog altijd functionerende staat. "Dat zorgt er voor dat in het interieur van de auto bijvoorbeeld een zeer typerende oldtimer lucht hangt. De kennis waar ik de auto van kocht, zie ik af en toe nog. Ik doe hem dan echt een plezier door hem weer even in die auto te laten plaatsnemen, zodat hij die geur weer eens op kan snuiven."

Dat de geur van een auto zeer bepalend is voor de sfeer is een verschijnsel dat we al vaker zijn tegengekomen. En Piet is van plan daar nog jaren van te blijven genieten in deze YB, die inmiddels steeds meer aandacht trekt. Vandaag de dag zijn immers uitgerokend deze klassieke lijnen weer helemaal in de mode aan het komen.

Met dank aan Ton van Zelst voor de tip en Jos de Waard voor het mogelijk maken van deze reportage.

Technische gegevens

MOTOR: viercilinder in lijn
 INHOUD: 1250 cc
 BORING X SLAG: 66,5 x 90 mm
 CARBURATEURS: enkele SU
 VERMOGEN: ± 46 pk / 4800 tpm
 REMMEN: hydraulische bediende 9" trommels rondom (Lockheed)

CLUBS:



MG T-Type Owners Holland
 Postbus 332
 1440 AH Purmerend
 Telefoon: 072-5339769

MG Car Club Belgium
 Oliver De Henau
 Damstraat 12
 B-9030 Gent
 Telefoon: 09-227.42.40
 Lid: BFOV



MG Car Club Holland
 Carrien Andriessen
 P/A Weena 290
 3022 NJ R'dam
 Telefoon: 026 351 9419
 Clubblad: 12 x per jaar, MG Nieuws

