

Originally published in the MG Car Club of Denmark's magazine, May 2017 and produced here by kind permission.

MGY – 70 års fødselsdag



MGY 1949 Maroon

MG manglede en lidt mindre "Saloon-car" i sidste del af 1930'erne.

En helt ny MG blev udviklet – MGY eller MG 1 ¼ liter.

Uafhængig hjulophæng og tandstangstyring
For første gang i MG's historie gjorde fabrikken op med den stive foraksel og den lidt upræcise styring med snekke drev. Den nye MG saloon fik Ingeniør Alec Issigonis som chefingeniør på en helt ny undervogn.

Denne geniale ingeniør, som senere konstruerede både Morris Minor, Morris Mini og Austin partner, blev i 1930'erne sat for roret af udviklingen af MGY. Resultatet blev den første MG med uafhængig hjulophæng på forhjulene, med skruefjedre og nye støddæmpere. Endvidere præcis tandstangstyring og en specialitet i form af en Panhardstang til at holde bagtøjet i ave.

Konstruktionen med uafhængig hjulophæng fra slutningen af 1930'erne holdt til og med MGB til 1980. Således deler MGY og MGB de samme wishbones.

Karosseri og Chassis

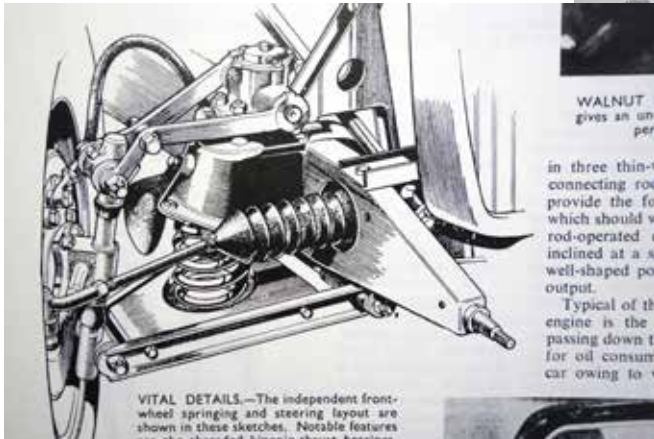
Den nye Sport Saloon lånte karosseri-dele fra Morris 10, dog modificeret en del med en større bagende med et egentligt bagagerum, længere svungne skærme, en anderledes tagkonstruktion med skyde-soltag og en fuldstændig anden undervogn med et kraftigt chassis. Interiøret blev klassisk MG med valnødtræ på instrumentbræt og rundt om dørruderne, lækre lædersæder og flere interessante instrumenter som olietrykmåler og amperemeter. Og som standard fire hydrauliske dunkrafte en i hvert hjørne af chassiset aktiveret ved en lille hånddreven pumpe til løft af bilen for bekvemt hjulskift.

Da vejen ofte var grusvej og da det var en "Sport" Saloon i den finere afdeling, skulle føreren kunne klare et hjulskift uden at ligge og rode under vognen.

1939 og 1940

Med udviklingen af MGY gik MG for alvor over til en ny type bilkonstruktion. MG havde arbejdet lidt med det uafhængige hjulophæng på racing cars. Det var især Sydney Enever der have ledet dette arbejde. Nu skulle han sammen med Alec

Test i the Motor 1947



WALNUT gives an unusually great striking insulation in the new 1 1/4-litre model... in three thin... connecting rod... provide the fo... which should w... rod-operated c... inclined at a s... well-shaped po... output. Typical of the engine is the passing down th for oil consum car owing to w

VITAL DETAILS.—The independent front-wheel springing and steering layout are shown in these sketches. Notable features...



Styretøj affjedring



MGY Rallye Monte Carlo 1950

Issigonis stå for udviklingen af det uafhængige hjulophæng på MGY'en. Det blev en nyskabelse som ikke var set før i britisk bilproduktion, men som over de følgende år blev indført på en hel serie af BMC-biler.

Bilen havde kodenavnet EX 166 under udviklingen. I 1939 stod prototypen klar og MG producerede to køreklare vogne til Earls Court Motor Show i 1940. Men krigen satte en stopper for den videre produktion. MG fabrikken blev i stedet inddraget i produktion af krigsmateriel.

1947

Derfor kom MGY modellen først i produktion i foråret 1947. Den var forsynet med 1.250cc XPAG motoren, der var kendt fra MGTB i 1938 og som levede videre i MGTC fra 1945 til 1950 og ligeledes i MGTD og MGTF. Den blev først udfaset da Magneten kommer i 1954 og MGA 1500 i 1955.

Motorpressen

Blade som "The Autocar", "The Motor" og "Motor Sport" var godt tilfredse og gav bilen bedømmelser som "mekanisk meget innovativ", "en fryd at køre", interiøret "var det bedste traditionel britisk håndværkstradition kunne levere" og bilen var "funktionel og komfortabel". Vognen kunne cruise en hel dag med 90 km/t uden noget problem. Tophastigheden var ca. 118 km/t.

1950 MGTD

Grundkonstruktionen i MGY blev udgangspunktet for en ny MG Midget nemlig MGTD, der så dagens lys i 1950. I store træk tog man MGY'ens chassissamme og kortede den af og forsynedes den med en traditionel asketræskarosse med metalplader. Det nye i forhold til MGTC'eren var en vogn med uafhængig hjulophæng og skruefjedre foran og tandstangstyring, alt sammen hentet fra MGY.

MGYB

I 1951 efter 3 1/2 års produktion lanceredes MGY-B. Der var da produceret 6.158 MGY (A) . Ændringerne til YB var ikke store, men der var lidt kraftigere bremses og en krængningsstabilisator og et mere moderne hypoidfortandet differentiale, som nogle af de væsentligste ændringer. Til gengæld blev den avancerede Panhardstang på bagtøjet sparet væk. YB blev produceret i 1301 stk. Afløseren MG Magnette ZA kom på markedet i 1954. Den første MG med selv bærende karosseri.

MGY modellen blev også produceret som to dørs tourer kaldet MGYT. Produktionstallet nåede 877 vogne mellem 1948 og 1950, hvorefter produktionen stoppede.

Hvor mange er der nu?

Det internationale MGY register England har man i alt kend-



Sæder



Interiør



Bagdør

skab til 1399 biler heraf 1067 med kendte stelnumre. <http://www.mg-cars.org.uk/>. Tallene er fra Frank Neumann, der er ansvarlig for MGY register Danmark. I registret kaldet IMGY, <http://www.mg-cars.org.uk/imgytr/index.shtml> er der kendskab til 3389 biler ud af de i alt 8336 der blev produceret. Altså viden om 40,65% af bilerne. I dette register har ejere sat deres biler på en paradeside. På denne paradeside er der i alt 612 MGY (A+B+YT) hvilket svarer til 7% af de producerede.

En god del af bilerne blev eksporteret til bl.a. Australien, New Zealand, Sydafrika og en række andre oversøiske lande. I dag eksisterer der flest i United Kingdom, men herefter er det på anden pladsen Australien og tredjepladsen USA.

I Danmark blev der i produktionsårene solgt 25 MG Y'er (YA+YB+YT modeller). I dag er der 12 registrerede MGY-biler i Danmark heraf 8 biler på plader.

Da mange af bilerne blev afsat på markeder med venstrekørsel og derfor er produceret højrestyret, er det sparsomt, hvor mange venstrestyrede, der blev produceret.

En forespørgsel til <http://www.mg-cars.org.uk/imgytr/yson-parade.shtml> hvor rigtig mange MGY'er bliver præsenteret, er der ud af det samlede antal biler kun 12, der oprindeligt er

venstrestyrede.

I Danmark er registreret 7 MG Y-biler venstrestyret. Heraf er de 5 venstrestyrede biler direkte importeret til Danmark. Den ene af de fem venstrestyrede i Danmark er importeret i 1949. Den er det man kan kalde original og har ikke været underlagt en omfattende renovering, men står i høj grad som en velholdt brugsbil. Bilen blev købt som ny af arkitekt E. Hartvig Rasmussen i Klampenborg, arkitekt på bl.a. Hvidovre hospital og Syddansk Universitet i Odense.

Hvad koster en MGY

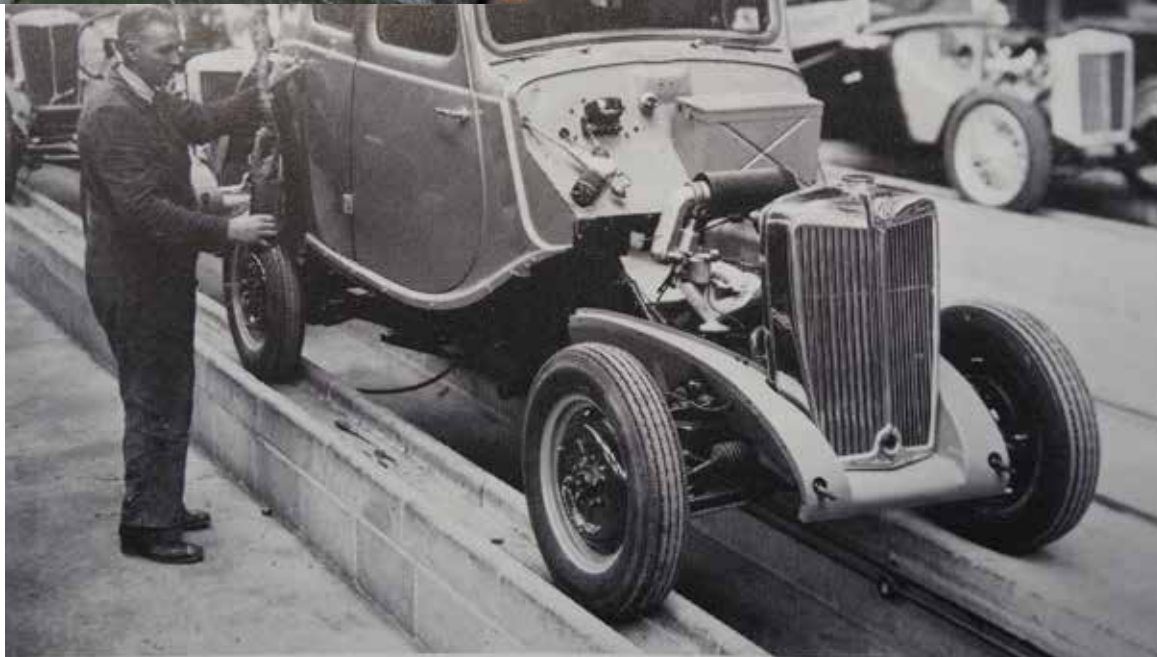
Det er lidt svært at sige for de handles ikke så ofte. Men i England har der for nylig været priser på ca. 12-15.000 pund svarende til ca. kr. 110.000-140.000.

Vedligeholdelse og kørsel

Da MGY modellen i sin grundkonstruktion er meget stærk og i sin mekanik deler stumper med bl.a. MGTC og MGTD er det nogenlunde nemt at skaffe reservedele. Vognen er derfor som så mange andre MG'er relativt nem at holde kørende. Og køreegenskaberne er stadig fine, men selvfølgelig ikke oppe og røre mere moderne biler. Men køres der fornuftigt følger en MGY med trafikken uden for de store motorveje.



Karosse



*Karosse monteres
1947*

Konkurrence

Monte Carlo Rally var både før og efter anden verdenskrig omgivet af stor glamour og interesse. 1955 miles eller godt 3.000 km på 5 dage i februar var en vanskelig opgave i 1950, som havde en ekstrem vinter. Kun 5 biler nåede Monte Carlo i tide og de to britiske damer Betty Haig og Barbara Marshall, der kørte i MGY måtte udgå. Men samme vogn kom i Monte Carlo løbet året efter i 1951 ind på en plads nr. 45. Hertil kom en række sejre f.eks. i RAC Rally UK for biler under 1500 cc. I Circuit Ireland i 1951 vandt to kvinder i MGY ladies Trophy, og en række efterfølgende løb havde deltagelse af MGY'er.

Stor opmærksomhed blev rettet mod køreren Dick Jacobs i sin indregistrerede UHK111, der 3 år i træk (1952, 1953 og 1954) vandt Silverstone foran biler som Jowett Javelins, Riley og Simca.

I 1954 kørte han sin MGY til sejr foran en Borgward og nåede 95 mph eller 152 km/t ved 6.900 omdrejninger. Nævnes kan også hastighedsrekorden med en MGY fortsat med XPAG motor som Major Gardner gjorde i 1950 i Belgien med en hastighed på 107 mph eller 171 km/t.

Forfatteren

Palle Møldrup og hans kone Rikke Schultz har i en årrække haft en MGY og besluttede sig for at sætte en mere i stand. Baggrunden var, at den første var meget original og da lysten til at køre også længere ture var til stede fandt de, at det kunne aflaste den "gamle" at sætte en anden MGY i stand fra bunden. Med stumper fra flere biler og godt 5 vintres arbejde stod vognen klar og fik plader på i 2015. Samme år blev det til en sverigestur. I 2016 deltog de i MG EVENT OF THE YEAR i Frankrig og kørte sammen med flere andre danskere i MG'er fra Danmark til Frankrig og tilbage.



Artiklens forfatter og Rikke

