

Centenaire de M.G. vu par le Sport Automobile

Le succès d'**Epoqu'Auto** ne se dément pas, preuve en est l'interminable bouchon à l'ouverture le vendredi, du jamais vu au dire des organisateurs. Les passionnés venus en nombre avaient à cœur de découvrir un plateau d'une grande diversité qui n'avait d'égale que sa richesse. Cette année, parmi les très nombreuses commémorations, nous fêtons le centenaire de M.G. Dès ses débuts, la marque britannique s'est distinguée par ses modèles sportifs alignés sur les plus grandes courses. De nombreux exemplaires et pas des moindres agrémentaient l'exposition à Lyon.



M.G. M 12/12 (Double Twelve) - 1930

Sept véhicules ont particulièrement retenu mon attention. Commençons chronologiquement par la M.G. **M 12/12 (Double Twelve)** de 1930 qui est certainement la plus belle avec sa peinture marron et ses ailes couleur crème. Elle est l'une des trois seules survivantes des cinq châssis course produit par l'usine. Motorisée par un modeste 4 cylindres de 847cc3 délivrant 27 ch. accouplé à une boîte à trois vitesses, la M 12/12 pouvait compter sur sa légèreté (508 kg.) pour affronter les 2 fois 12 h. de Brooklands. Lors de l'édition 1930, l'usine réalisait un carton plein en remportant le « Team Price ».

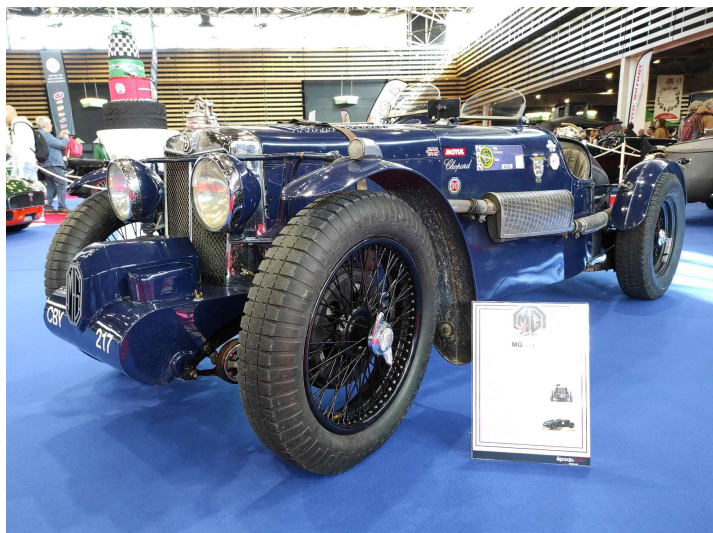
En 1934, M.G. aligne celle qui sera certainement l'un des modèles des plus emblématiques de son histoire, la **K3**. Le modèle exposé a une histoire singulière : après avoir été engagée par le Capitain Georges Eyston sur diverses épreuves en Angleterre, la voiture prenait le chemin de la Tchécoslovaquie en 1935 pour disputer le 6^{ème} Masaryck Grand Prix disputé sur le très exigeant circuit de Brno. A son volant, Zdeněk "Bašul" Pohl parvient à se hisser en 16^{ème} place sur la grille. Face aux redoutables Bugatti T37A, T51A et Maserati 4CS, la petite K3 avec les 120 ch. de son 6 cylindres fit mieux que se défendre. Malheureusement, à 4 tours de la fin, son pilote était victime d'une sortie de route fort heureusement sans conséquence. Le châssis réparé poursuivit un moment sa carrière sportive toujours piloté par les frères Pohl. La voiture connaîtra de très nombreuses évolutions et modifications notamment avec des pièces Škoda. Après d'âpres recherches et négociations au début des années 80, la K3 repassait à l'Ouest et recevait une profonde restauration pour lui redonner ses caractéristiques d'origines.



M.G. K3 - 1934

A la même époque, M.G. présentait la **Type Q** développée à partir du châssis de la K3 mais avec un moteur dérivé de la **Type P**. Ce moteur 4

cylindres de 746 cc se voit accouplé avec un compresseur Zoller Q4 mais délivrait sa puissance avec brutalité, rendant son exploitation difficile. La production restera limitée à 8 exemplaires. A Lyon, nous étions en présence d'une réplique construite en 1994 avec des pièces d'origine et une carrosserie « Pointed Tail ». La mécanique est particulièrement intéressante car il s'agit d'un bloc XPAG à culasse Crossflow développé par Colin Chapman pour ses Lotus 6. Avec l'ajout d'un compresseur Volumex, ce Roadster 2 places est capable de flirter avec les 200 km/h.



M.G. Type Q - 1934



M.G. NA « Bellevue Garage » - 1935

La suivante est également une réplique mais elle nous permet de retracer une belle épopée familiale de l'histoire du sport automobile britannique. En effet, la belle NA « **Bellevue Garage** » présentée à Eurexpo est une très belle copie d'une des trois " *Evans Trials Cars* " à carrosserie en aluminium préparées par Denis Evans, un agent M.G. de Wandsworth. Ce dernier avait trois enfants, deux garçons : Kenneth et Denis et une fille : Doreen, tous engagés en sport automobile. Doreen se montrait régulièrement plus performante que ses deux frères et s'illustra aussi bien au Mans qu'en rallye ou en course de côte. La NA arbore un bleu

Cambridge aussi nommé Bellevue qui était la couleur des véhicules de course préparées par le « Bellevue Garage ». Cette écurie s'illustra plus d'une fois en tenant tête aux M.G. d'usine sur de nombreuses courses. Propulsé par un 6 cylindres délivrant 120 ch., la NA était équipée d'une boîte pré-sélective Wilson.

Faisons un bond de 20 ans, pour découvrir la **MGA Le Mans** de 1955. Cette année-là, M.G. fit construire 4 prototypes baptisés EX182 destinés à être alignés aux 24 h. du Mans. Seuls trois châssis allaient prendre le départ. Le tour d'horloge se soldait par un abandon pour l'une et deux honorables places pour les deux autres. Ken Miles associé à Johnny Lockett terminait à la 12^{ème} place tandis que Ted Lund et le Suisse Hans Waeffler empochaient la 17^{ème} place. Mais le cœur n'était pas à la fête lors de cette funeste édition 1955 qui voyait 82 personnes perdre la vie. Le véhicule présenté est une fois de plus une réplique mais le soin apporté à sa construction lui permet de s'octroyer le titre de 5^{ème} prototype officiel et de pouvoir arborer la plaque 301 LBL d'époque.



MGA Le Mans - 1955



Planche de bord de la MGA Le Mans - 1955

En 1967, le constructeur présentait la rarissime **MGC GT Sebring**, un prototype en aluminium motorisé par un 6 cylindres 3,0 l. à 3 carburateurs Weber 45DCOE de 200 ch. L'usine produisait alors des châssis et des pièces pour assembler 6 exemplaires. Au final M.G. se contenta de n'en produire que deux et leur affubla à chacun un patronyme : « Mabel » et « Romeo ». Le reliquat de châssis et de pièces fut racheté par John Chatham. Ce dernier assembla quatre nouveaux châssis respectant toutes les caractéristiques usines. Avec l'exemplaire exposé (le premier des quatre) John Chatham associé à Alan Harvey s'aligna à la Targa Florio en 1970. L'équipage parvenait à rejoindre l'arrivée de cette éprouvante course à la 39^{ème} place.



MGC GT Sebring - 1967

Finissons cette page sportive avec la plus brutale et monstrueuse, la **Metro 6R4**. Fin 1984, la marque, alors en grande difficulté, décide de s'aligner en Groupe B et s'appuie pour cela sur une voiture de groupe à l'image peu valorisante : l'Austin Metro. Le département course de M.G. va transfigurer la petite citadine et en faire une bête de course. Présentée en 1985, la 6R4 fait appel à un généreux V6 24 soupapes atmosphérique de 400 ch. tandis que la concurrence fait appel majoritairement à la suralimentation. Malgré d'indéniables qualités, les résultats lors du championnat du Monde 1986 resteront modestes. La multiplication des accidents graves cette

année-là allait conduire à l'interdiction des groupes B. De nombreuses 6R4 trouvèrent alors refuge en rallye-cross. L'exemplaire exposé arbore les couleurs usine et est l'un des 20 produits pour l'homologation. Il est équipé de toutes les dernières évolutions. Il ne fut aligné qu'une fois en course à l'occasion du Metro Super Challenge Esso en 1988 avant de rejoindre le musée de Mougins. Depuis 2021, un collectionneur privé s'en est porté acquéreur et nous permet aujourd'hui de l'admirer dans cette exposition du centenaire.



Austin Metro 6R4 - 1985

ARTICLE : Jean-François DUBY

PHOTOS : Jean-François DUBY/Ingrid BARREAU



Chaise et Cie, l'Ingéniosité Mécanique au service des motos françaises

Cette année la 45^{ème} édition d'Epoqu'Auto mettait en lumière la firme **Chaise & Cie**. Cette entreprise française implantée à Paris (Rue Auguste Lançon), a été fondée en 1921 par Maurice Chaise qui avait fait ses armes chez **Gnome et Rhône**. Chaise se spécialise alors dans la fabrication de moteurs pour motocyclette mais aussi pour de petits utilitaires agricoles ou des bateaux.



A ses débuts Chaise proposait des moteurs monocylindre, qui vont rapidement retenir l'attention des nombreux fabricants de deux roues. L'entreprise étoffe progressivement sa gamme en développant des moteurs de plus grande cylindrée tout en introduisant des innovations technologiques. Les blocs 250, 350 et 500 cm³ à arbre à cames en tête vont permettre à **Dollar** d'être le premier constructeur à proposer des motos de série avec cette configuration.



La fiabilité et la performance des blocs Chaise séduisent les grandes marques de l'époque. Beaucoup de constructeurs ne tardent pas à motoriser leurs productions de série mais aussi de course avec des blocs Chaise. Parmi les autres marques notables qui ont installé ces moteurs dans leurs productions, on retrouve **Marc**, **Stylson**, **Majestic** ou encore **New Map**. Ces collaborations ont contribué à l'essor de plusieurs modèles emblématiques marquant l'âge d'or de la moto française. Toutefois, bien que ses moteurs étaient aussi

utilisés en agriculture et en nautique la société a rencontré des difficultés comme de nombreux autres fabricants européens.



Finalement, l'entreprise fut contrainte de cesser ses activités, mais son héritage perdure dans l'histoire de la motocyclette en France. Les moteurs Chaise et Cie perdurent aujourd'hui dans de nombreuses motos de collection, témoignant d'une époque où l'innovation et la passion pour la moto étaient au cœur de l'industrie. L'exposition **Chaise & Cie** à Epoqu'Auto nous permettait par la richesse de son plateau et la diversité des marques présentées de revivre cette aventure non sans une certaine nostalgie.

ARTICLE et PHOTOS : Jean-Paul BATAILLARD

