

»SPORTOVCI Z A B I N G D O N U





EXPORTNÍ MGB RÖCNIKU
1962 S VOLANTEM VLEVO
A BÉLOBOVÝMI
PNEUMATIKAMI

Na podzim 1965 nabídka rozšířila
2+2místné třídveřové kupé MGB GT



PININFARINA OBDARIL KUPÉ MGB GT
POHLEDNOU ZÁDÍ S NAHORU
VYKLÁPĚCÍMI DVEŘMI

V říjnu 1962 představila britská automobilka MG sportovní kabriolet MGB se samonosnou karoserií a čtyrválcem 1,8 l, o tři roky později k němu přibylo kupé MGB GT s třetími dveřmi ve splývavé zádi. Do podzimu 1980 vzniklo přes půl milionu těchto vozů, z nichž dvě třetiny byly vyvezeny do USA.

Moderní klasika



MG se od svého předchůdce MGA vyráběného od roku 1955 odlišoval nejen absencí klasického rámů a moderními tvary karoserie, ale také vyšší mírou pohodlí nabízeného posádky. Do dveří dostal stahovací okna a trojúhelníková natáčecí okénka, takže si zasloužil označení kabriolet, dodnes ovšem bývá citovan jako roadster.

>

BRUSELSKÝ
KAROSÁR
JACQUES COUNE
ZHOTOVIL 56 KUPÉ
MGB BERLINETTE
(1963–65)



SOUTĚŽNÍ VŮZ
MGB, KTERÝ
V SRPNU 1964
STARTOVAL
V MARATONU
SPA-SOFIE-
LUTYCH



KABRIOLET MGC
S ŘADOVÝM
SESTIVÁLCEM
2,9 L A OBLÝM
VÝSTUPKEM
NA KAPOTÉ (1967)



> Elegantní MGB, jehož linie vznikly v turinském studiu Pinin Farina (tehdy ještě psáno dvěma slovy), si zachoval klasickou koncepcí s motorem vpředu a poháněnou tuhou zadní nápravou odpruženou podélnými půlelliptickými listovými pery. Přední kola měl zavěšena nezávisle na lichoběžníkových polonápravách s vínutými pružinami a příčným stabilizátorem.

Hřebenové řízení vyžadovalo tři otáčky volantu mezi krajními polohami, brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, bez posilovače. Místo diskových kol si zákazník mohl za připlatek objednat drátová kola s křídlovou centrální maticí.

MGB poháněl vodou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1798 cm³ a výkonu 95 k (70 kW), na který navazovala čtyřstupňová manuální převodovka. Od podzimu 1964 se do vozů MGB montoval inovovaný čtyřválec 1798 cm³ s pěti ložisky klikového hřídele místo dřívějších tří.

Otevřený vůz s rozvorem náprav 2310 mm a rozchodem kol 1245 mm vpředu a 1251 mm vzadu byl dlouhý 3890 mm, široký 1520 mm a s nataženou střechou vysoký 1250 mm. Vykovával pohotovostní hmotnost 940 kg, na čtrnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 5,60 – 14 dosahoval největší rychlosti přes 160 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 12,5 s.

Při cestovním stylu jízdy spotřeboval 9 až 11 l benzínu na 100 km, palivová nádrž umístěná za zadním nápravou měla zpočátku objem 45,5 l od března 1965 zvětšený na 55 l. Na podlaze zavazadlového prostoru v zadním prostoru bylo uloženo náhradní kolo, spolu s ním se tam vešlo i 250 l zavazadel.

Vyrábce zpočátku nabízel pouze otevřené provedení MGB, a tak se v roce 1963 do věci vložil bruselský karosář Jacques Coune. Na podzim 1963 postavil a v lednu 1964 na bruselském autosalonu vystavil kupé MGB Berlinette. Mělo světlomety hlouběji zasazené do předních blatníků opatřené aerodynamickými kryty a střechu přecházející ve splývavou zadu s panoramatickým zadním oknem kabiny. Zadní čelo karoserie bylo svíslé a neslo dvě kruhová světla.

Zatímco prototyp měl celokovovou karoserii, dalších 55 exemplářů mělo střechu a zadní partie karoserie z laminátu. Jen jedno z těchto kupé zhotovených do roku 1965 mělo pravostřední řízení a jako předváděcí putovalo do Anglie, na ředitelství koncernu BMC (British Motor Corporation), jehož byla automobilka MG součástí. Tim však celá záležitost skončila.

Pohled do ceníku z října 1964 nám prozradí, že otevřený MGB nabízený za 835 liber (s daní) byl levnější, než jeho dva nejbližší



ZÁD BELGICKÉHO
KUPÉ MGB
BERLINETTE
TVAROVÉ
PŘIPOMÍNALA
VOZY
Z MARANELLA



KUPÉ MGC GT
ROČNIKU 1967 SE
ŠESTIVÁLCOVÝM
MOTOREM
A PLECHOVÝMI DISKY
KOL



SE ZNÁCKY BRITISH
LEYLAND: MGB GT
S NOVOU MASKOU
DEBUTOVALO
NA PODZIM 1969

konkurenti. Za Sunbeam Alpine se čtyřválcem 1,6 l zákazník zaplatil 853 liber, za Triumph TR 4 s motorem 2,1 l dokonce 908 liber.

Kupé a šestiválce

V říjnu 1965 slavilo v Londýně premiéru kupé MGB GT, jehož tvary opět pocházely ze studia Pininfarina (od června 1961 psáno jedním slovem). Ve splynuté zadě mělo vyklápěcí třetí dveře s rozměrným oknem a prahem těsně nad poznavací značkou. Za předními sedadly kupé byla lavice pro dvojici dětských spolucestujících. Po jejím sklopení vznikl prostor, do něhož se vešel i pytel s golfovými holemi.

Navzdory vyšší hmotnosti 1050 kg dokázalo kupé díky lepší aerodynamice flirtovat s hranicí 170 km/h. Stejně jako kabriolet mohlo za příplatek dostat rychloběh Laycock de Normanville, který mohl řidič připnout ke třetímu a čtvrtému rychlostnímu stupni.

V roce 1966 převzala skupina BMC společnosti Jaguar Cars a Pressed Steel a transformovala je v koncern BMH (British Motor Holdings). V roce 1968 spojením BMH s koncernem Leyland vzniklo uskupení BLMC (British Leyland

Motor Corporation). V jeho divizi Austin-Morris nadále figurovala automobilka MG.

Pocátkem roku 1967 bylo rozhodnuto o ukončení výroby sportovního šestiválce Austin-Healey 3000, který už neplnil nové americké předpisy. Nahradit jej měly kabriolety a kupé MG se šestiválovým motorem, odvozené z typu MGB.

Modely MGC a MGC GT byly představeny v říjnu 1967 a na první pohled se od čtyřválcových sourozenců odlišovaly oblym výstupkem na kapotě. Vestavba šestiválce si však vyžádala i řadu konstrukčních změn. Dostaly zesílenou zadní nápravu, nadále s listovými pery, ale i nové zavěšení předních kol s rozchodem rozšířeným na 1270 mm a příčným stabilizátorem většího průměru.

Přední polonapravy byly nově odpruženy podélnými zkrutnými tyčemi, jejichž zadní konce byly ukotveny v příčce pod podlahou na úrovni sedadel řidiče a spolujezdce. Kvůli potřebné světle výše a vyššímu zatížení byla použita patnáctipalcová kola s radiálními pneumatikami 165 HR 15. Brzdová soustava s předními kotoučovými a zadními bubnovými brzdami byla doplněna posilovačem.

Vodou chlazený řadový šestiválec OHV o objemu 2912 cm³ osazený dvěma karburátory dával výkon 145 k (107 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou plně synchronizovanou převodovkou. Šestiválové >



NOVINKOU
LETA 1973
BYLO KUPÉ
MGB GT V8
S OSMIVÁLCEM
ROVER
O OBJEMU 3,5 L



OSMIVÁLCOVÉ
KUPÉ MGB GT
V8 Z ROKU 1974
S OTVÍRACÍM
TEXTILNÍM
DILEM
STŘECHY

modely přibraly na vaze přes 180 kg, dokázaly však překonat hranici 200 km/h a z 0 na 100 km/h uměly zrychlit za 10 s.

Výšší zatižení přední nápravy však zhoršilo jízdní vlastnosti vozu, hbitost kabrioletů a kupé řady MGB byla ta tam. Obchodní úspěchy se nedostavily, do srpna 1969 vzniklo jen 9 tisíc šestiválců MGC a MGC GT, přičemž poměr kabrioletů a kupé byl vyrovnaný.

Ctyřválcové modely MGB a MGB GT mely od podzimu 1967 širší střední tunel dovolující montáž třístupňové automatiky Borg-Warner. Standardně mely novou plně synchronizovanou čtyřstupňovou manuální převodovku. Dostaly alternátor místo dynamy a upravený interiér.

Vozy určené pro americký trh mely bohatě čalouněnou palubní desku, zejména před spolujezdcem. Jako první z této řady se také mohly pochlubit dvouokruhovou brzdovou soustavou.

Čtyři i osm válců

Od října 1969 mely vozy MGB a MGB GT nově upravenou přídí s černou mřížkou zasazenou hlouběji do masky a logem MG uprostřed, sportovní disky Rostyle a značky British Leyland na předních blatnicích. Nový byl i volant se třemi děrovanými příčkami, polyuretanovým obložením hlavy a vénem potaženým koženkou.

Na podzim 1972 se vrátil dřívější rám masky s logem MG nahoru u předního okraje kapoty, ovšem nově vyplněny mřížkou z černého plastu. Tuto příd převzalo i kupé MGB GT V8 představené v polovině srpna 1973.

Pod kapotou ukryvalo osmiválec V8 OHV o objemu 3532 cm³ a výkonu 137 k DIN (101 kW) s upravou převzatou z vozu Range Rover. Byl spojen se čtyřstupňovou manuální převodovkou doplněnou rychloběhem, jenž mohl být přiřazen ke „čtyřce“. Brzdy zůstaly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, posilovač byl ovšem samozřejmostí.

Vůz nabízený výhradně v podobě kupé vykazoval hmotnost 1145 kg, na čtrnáctipalcových kolech s pneumatikami 175 HR 14 dosahoval největší rychlosti 196 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 9 sekund a spotřeboval 11 až 15 l benzínu na 100 km.

Automobilka zhotovila sedm kupé MGB GT V8 s levostranným řízením a vyslala je do USA, aby se ucházely o tamější homologaci. Nakonec z nich ale pro vysoké finanční náklady sešlo. Vozy se vrátily do továrny a byly prodány v západní Evropě. Ostatní automobily MGB GT V8 mely volant vpravo a zůstaly na britských ostrovech. Výroba tohoto modelu byla ukončena v létě 1976, vzniklo jich jen 2591 kusů.



KUPÉ MGB GT
ROČNIKU 1975
S MOHUTNÝM
NÁRAZNÍKEM
A MASKOU
Z ČERNÉHO PLASTU



KURIOSITA: KUPÉ
S „AMERICKÝM“
NÁRAZNÍKEM
SABRINA, ALE
S VOLANTEM
VPRavo (1974)

MGB GT V JUBILEJNÍ OMEZENÉ SERII ZHOTOVĚNÉ V ROCE
1975 K 50. VÝROČÍ ZNAČKY



Od podzimu 1973 byly vozy MGB a MGB GT pro americký trh vybaveny předním nárazníkem se dvěma mohutnými pryžovými bloky. Ty jim vynesly přezdívku Sabrina podle vnadami obdařené britské herečky. Kvůli emisním normám byl výkon americké verze čtyřválce postupně snížován, u vozů určených do Kalifornie až na 70 k (51,5 kW).

V září 1974 všechny vozy MGB a MGB GT kvůli americkým předpisům výrazně změnily vizeň. Dostaly rozměrné nárazníky z černého polyuretanu, přičemž integrální součástí předního byla i maska. Zároveň byla zvětšena světlost podvozku, aby světlomety i nárazníky byly ve výšce požadované v USA.

Výsledkem bylo zvýšení téžité vozu a zhoršení jízdních vlastností i ovladatelnosti. Zároveň byl výkon evropské verze čtyřválce 1798 cm³ snížen na 84 k (62 kW). Při další inovaci v létě 1976 přibyl příčný stabilizátor zadní nápravy a v prepracovaném kokpitu se objevil bezpečnostní volant se čtyřmi příčkami s velkoplošným středem.

Mezitím už od sezony 1975 převzal roli perspektivního sportovního koně koncernu British Leyland nový Triumph TR 7 s moderní klinovitou karoserií a dvoulitrovým motorem. Bylo jen otázkou času, kdy klasika jménem MGB půjde do výslužby.

Počátkem září 1979 proběhla oslava půlstoletí výroby automobilů MG v Abingdonu a jen o pár dní později koncern BL oznámil, že v říjnu

1980 bude tento závod uzavřen. Dne 17. ledna 1980 v Abingdonu oslavili výrobení půlmiliontého vozu typu MGB, otázka dalšího udržení tohoto závodu v chodu se stala předmětem vásnívých diskuzí i v britském parlamentu, ale vedení koncernu zůstalo neobložné.

Poslední kabriolet MGB opustil továrnu 23. října 1980, přičemž úhrnná produkce čtyřválcových vozů MGB a MGB GT od roku 1962 přesáhla 513 tisíc. Podle ne vždy jednoznačných statistik z nich mělo být 387 675 kabrioletů a 125 597 kupé. TR 7 s moderní klinovitou karoserií a dvoulitrovým motorem. Bylo jen otázkou času, kdy klasika jménem MGB půjde do výslužby.

Počátkem září 1979 proběhla oslava půlstoletí výroby automobilů MG v Abingdonu a jen o pár dní později koncern BL oznámil, že v říjnu 1980 bude tento závod uzavřen. Dne 17. ledna 1980 v Abingdonu oslavili výrobení půlmiliontého vozu typu MGB, otázka dalšího udržení tohoto závodu v chodu se stala předmětem vásnívých diskuzí i v britském parlamentu, ale vedení koncernu zůstalo neobložné.

Poslední kabriolet MGB opustil továrnu 23. října 1980, přičemž úhrnná produkce čtyřválcových vozů MGB a MGB GT od roku 1962 přesáhla 513 tisíc. Podle ne vždy jednoznačných statistik z nich mělo být 387 675 kabrioletů a 125 597 kupé. <