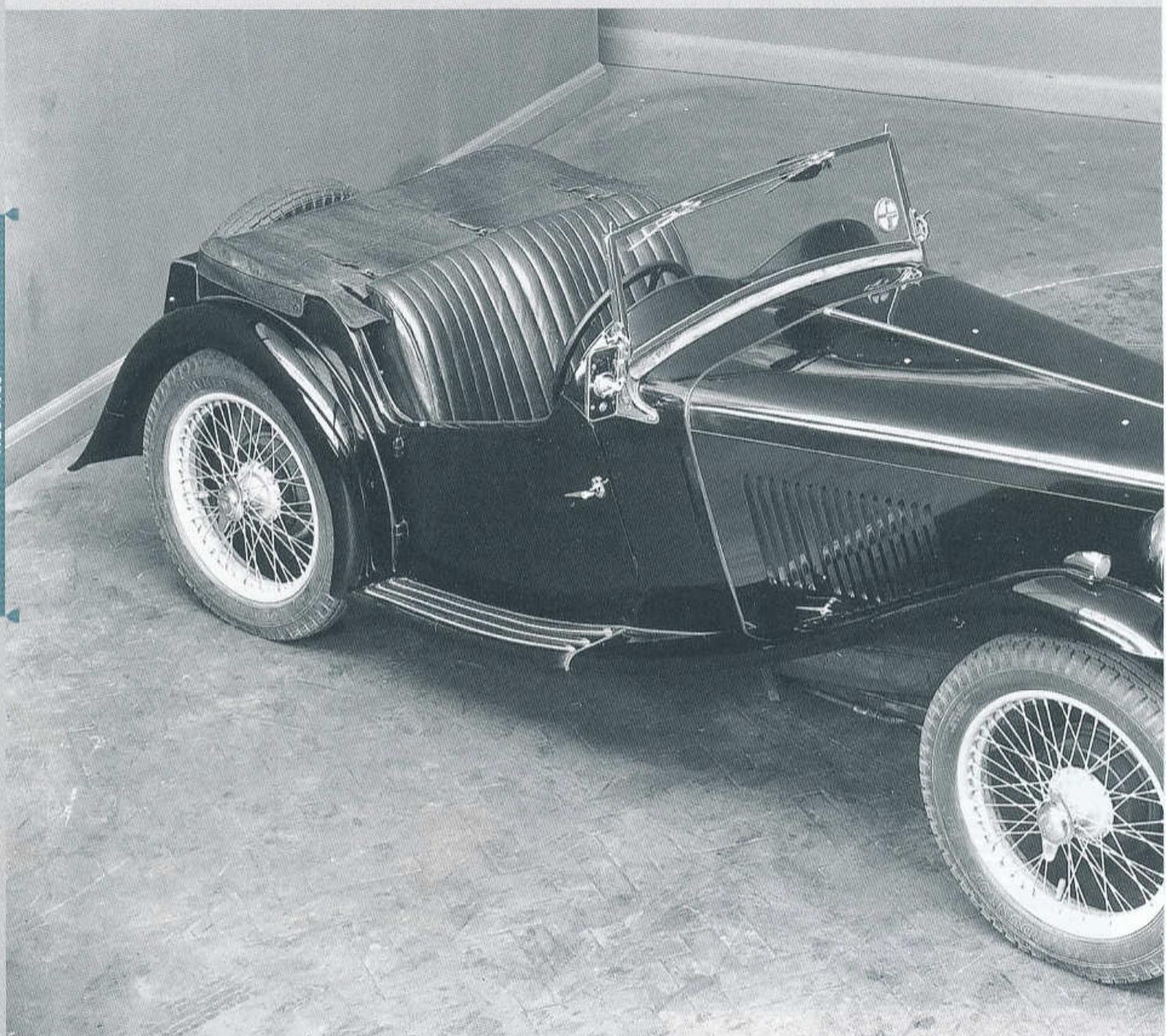


HBITÍ SPORTOVCI

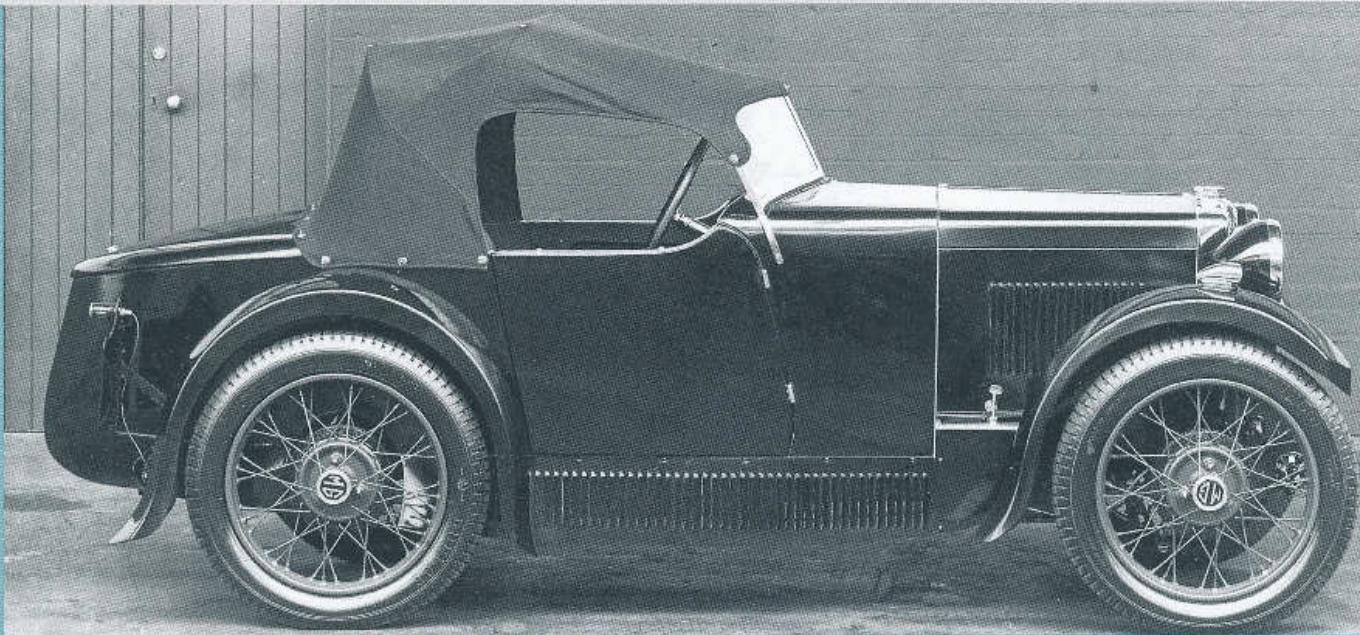
Historie

SYNONYMEM HBITÉ
SPORTOVNÍ JÍZDY SE VE
TŘICÁTÝCH LETECH STALY
ANGLICKÉ VOZY
MG MIDGET. V POSTUPNĚ
MODERNIZOVANÉ PODOBĚ
SE VYRÁBĚLY AŽ
DO POLOVINY LET
PADESÁTÝCH.



2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1900
1890

1928-1955



▲ MG MIDGET PRVNÍ
GENERACE, TYP M Z ROKU
1929 S MOTOCYKLOVÝMI
BLATNÍKY

◀ ANGLICKÁ KLASIKA:
ROADSTER
MG MIDGET TA
ROČNIKU 1936
S MOTOREM 1,3 L

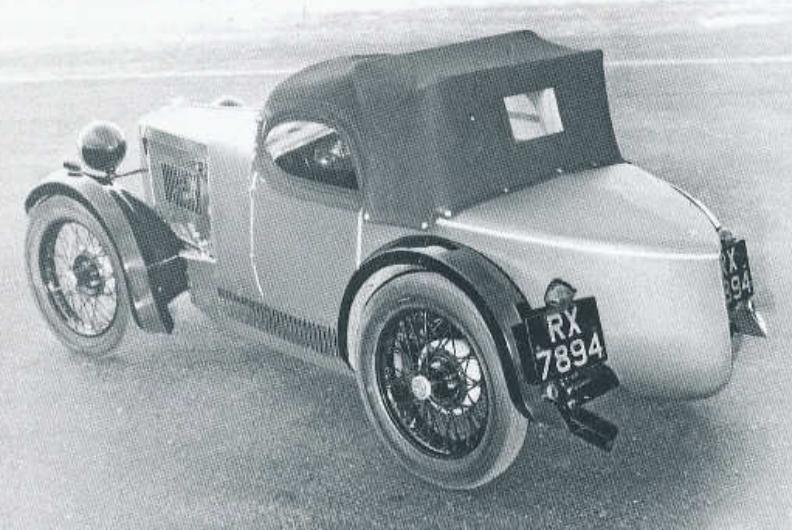
S motorem OHC

Otcem značky MG byl Cecil Kimber (1888–1945), který od roku 1922 řídil prodejní síť Morris Garages v Oxfordu. Odbyt automobilů Morris dokázal výrazně zvýšit tím, že je nabízel s vlastnoručně navrženými karosériemi sportovního stylu. Po dvou letech začal pro upravené vozy používat zkrácenou značku MG a poté založil samostatnou automobilku.

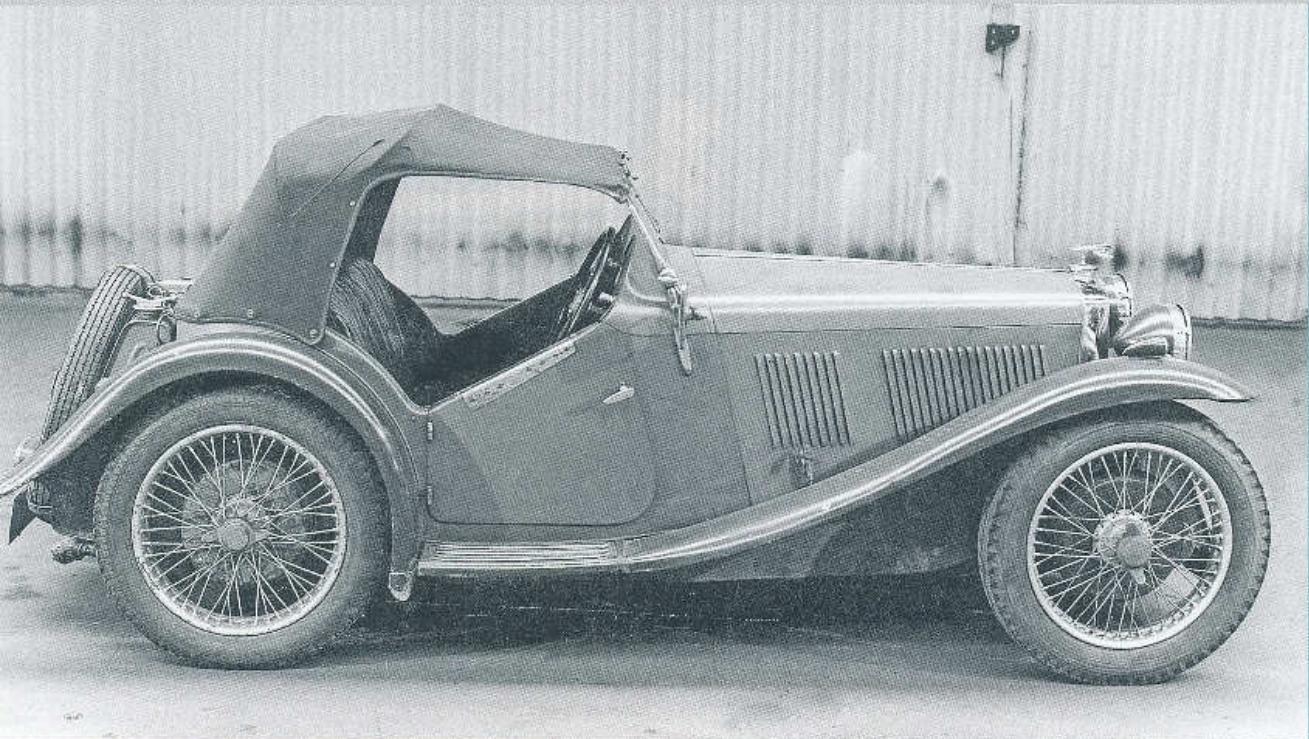
Ta zpočátku sídlila na předměstí Oxfordu, koncem roku 1929 se přestěhovala do nových objektů v Abingdon-on-Thames. Mezitím William Morris (1877–1963), pozdější baron Nuffield, odkoupil firmu Wolseley Motors, jejíž nově vyvinutý čtyřválec 847 cm³ s rozvodem OHC se záhy uplatnil v malém voze Morris Minor.

Upravený podvozek typu Minor s tímto motorem a třístupňovou převodovkou se stal základem sportovního vozu MG Midget představeného na podzim 1928 a vyráběného od jara 1929. Zatímco do vozu Minor se čtyřválec OHC montoval jen do roku 1930, ve sportovním typu Midget jeho kariéra pokračovala až do léta 1936. Ale nepředbíhejme.

Midget první generace neboli typ M byl lehký dvoumístný roadster klasické koncepcie, s rozvorem 1,98 m a rozchodem kol 1,07 m. Obě tuhé nápravy byly odpruženy podélnými půleliptickými listovými pery a opatřeny třecími tlumiči. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech mely mechanické ovládání, zpočátku táhly, od podzimu 1930 ocelovými lankami.

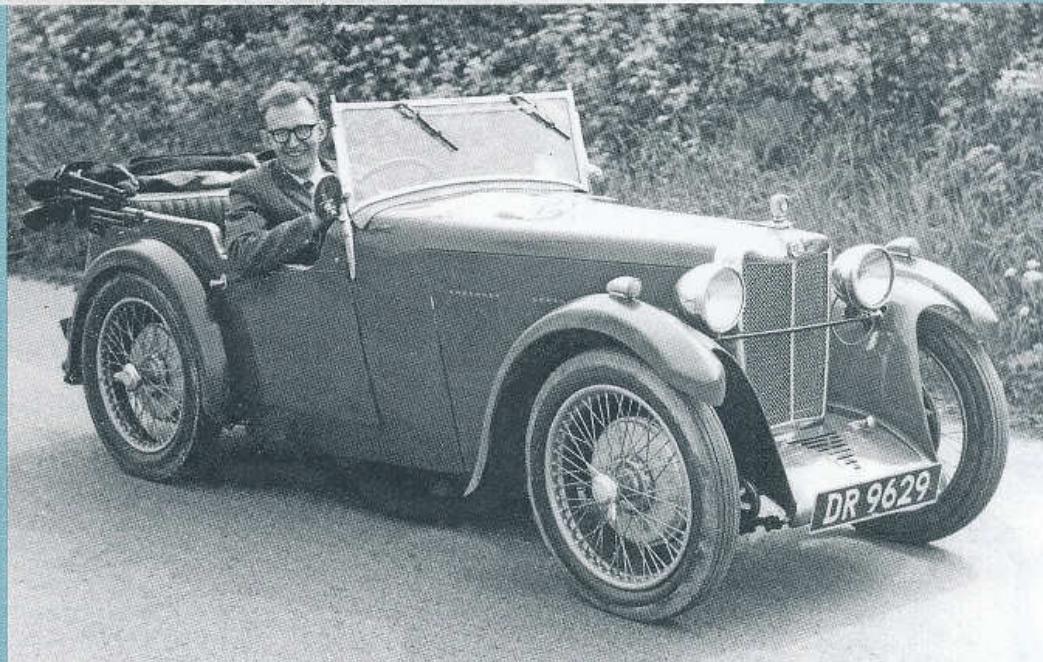


◀ OSOBITÁ ZÁD
VOZU MIDGET
TYPU M



ROADSTER MIDGET J2 ROČNIKU
1933 VYBAVENÝ DLOUHÝMI
PŘEDNÍMI BLATNÍKY

PRVNÍ ČTYŘMISTNÝ MIDGET
TYP D VZNIKL V LETAch
1931-32 V POČTU 250 KUSŮ



► Vůz s malými blatníky motocyklového typu, devatenáctipalcovými drátovými koly obutými do pneumatik rozměru 4,00-19 a člunovitou zádi karoserie byl dlouhý 3,16 m a široký jen 1,31 m. Vážil málo přes 500 kg a díky motoru OHC o objemu 847 cm³ a výkonu 20 k (15 kW) uhnáel rychlosť až 100 km/h.

Na podzim 1930 prošel typ M úpravami, výkon čtyřválce 847 cm³ vzrostl na 27 k (20 kW), za příplatek byla k mání čtyřstupňová převodovka. S novým motorem vůz jezdil až 110 km/h.

Hbitě vozy Midget si získaly oblibu amatérských sportovců, kteří je proháněli po okruzích i v závodech do vrchu, nabroušené verze nasazovala do sportovních podniků i mateřská továrna. To by však bylo téma pro samostatný článek, pro tentokrát zůstane me u sériových automobilů.

Podle továrních záznamů bylo do roku 1932 vyrobeno celkem 3 235 vozů MG Midget typu M. Pro většinu z nich dodala karoserie firma Carbodies z Coventry, konečná montáž vozů ovšem probíhala v továrně MG v Abingdonu.

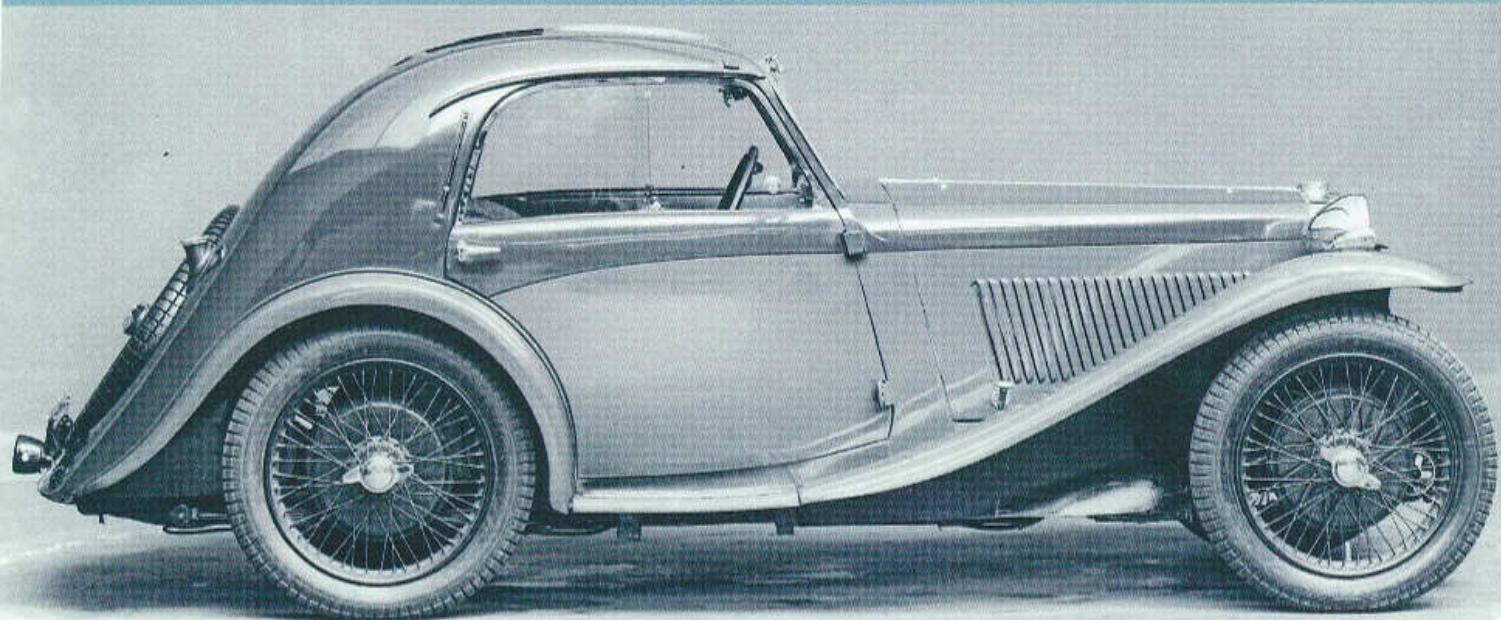
Pro dva i pro čtyři

V říjnu 1931 byl představen první čtyřmístný MG Midget s typovým označením D. Měl snížené šasi se zadní nápravou umístěnou nad rámem, rozvor náprav měl u první stovky vozů hodnotu 2,13 m, dalších 150 exemplářů mělo rozvor 2,18 m, přičemž rozchod kol zůstával 1,07 m. Délka vozů dosahovala 3,30 a 3,35 m.

Poháněcí ústrojí tvořil čtyřválec OHC o objemu 847 cm³ a výkonu 27 k (20 kW) spojený s třistupňovou převodovkou, kterou mohla za příplatek nahradit čtyřstupňovou.

Do května 1932 bylo zhotoveno 250 podvozků typu D, z nichž 208 dostalo otevřenou karoserii, 37 bylo karosováno jako limuzinka nebo kupé a pět šasi odešlo k externím karosářům.

Novinkou sezony 1932 byly vozy Midget typu J, modely J1 a J2. Mély stejný rozvor náprav 2,18 m a rozchod kol 1,07 m, stejně jako délku 3,25 m. Midget J1 byl čtyřmístný a existoval jako otevřený i coby limuzinka, J2 byl výhradně dvoumístný, přičemž vedle roadsterů se v malých počtech vyráběla i dvoumístná aerodynamická kupé s označením Airline.



DVOUMÍSTNÉ
AERODYNAMICKÉ KUPE
MIDGET J2 NESLO
POJEMENOVÁNI AIRLINE

KUPE MIDGET J2
POSTAVENÉ PRAŽSKOU
KAROSARNOU OLDŘIČHA
UHLÍKA (1933)



INTERIÉR UHLÍKOVA KUPE MIDGET S LOKETNÍ
OPĚRKOU V PROHLUBNĚ VÝPLNĚ DVEŘÍ

Oba modely poháněla ostřejší verze čtyřválce 847 cm³, opatřená novou hlavou a dvěma karburátory, s výkonem vyladěným na 36 k (26,5 kW). Převodovka už byla standardně čtyrstupňová, největší rychlosť vzrostla na 125 km/h.

Zatímco roadstery J2 ročníku 1932 měly ještě malé blatníky motocyklového typu, v sezóně 1933 dostaly dlouhé přední blatníky, které elegantní křívkou přecházely ve stupátko. V letech 1932 až 1934 bylo vyrobeno celkem 380 vozů J1 a 2083 exemplářů J2.

České stopy

K nejdálejším kreacím na šasi Midget J2 se řadí dvoumístné kupé, které v roce 1933 postavila karosárna Oldřicha Uhlika v Praze-Strašnicích. Tvary půvabného kupé navrhl pražský dovozce anglických automobilů Ing. Zdeněk Klika, uživatelem vozu byl jeho bratr, MUDr. Miloš Klika. Solitér se dodnes dochoval ve sbírce Národního technického muzea v Praze.

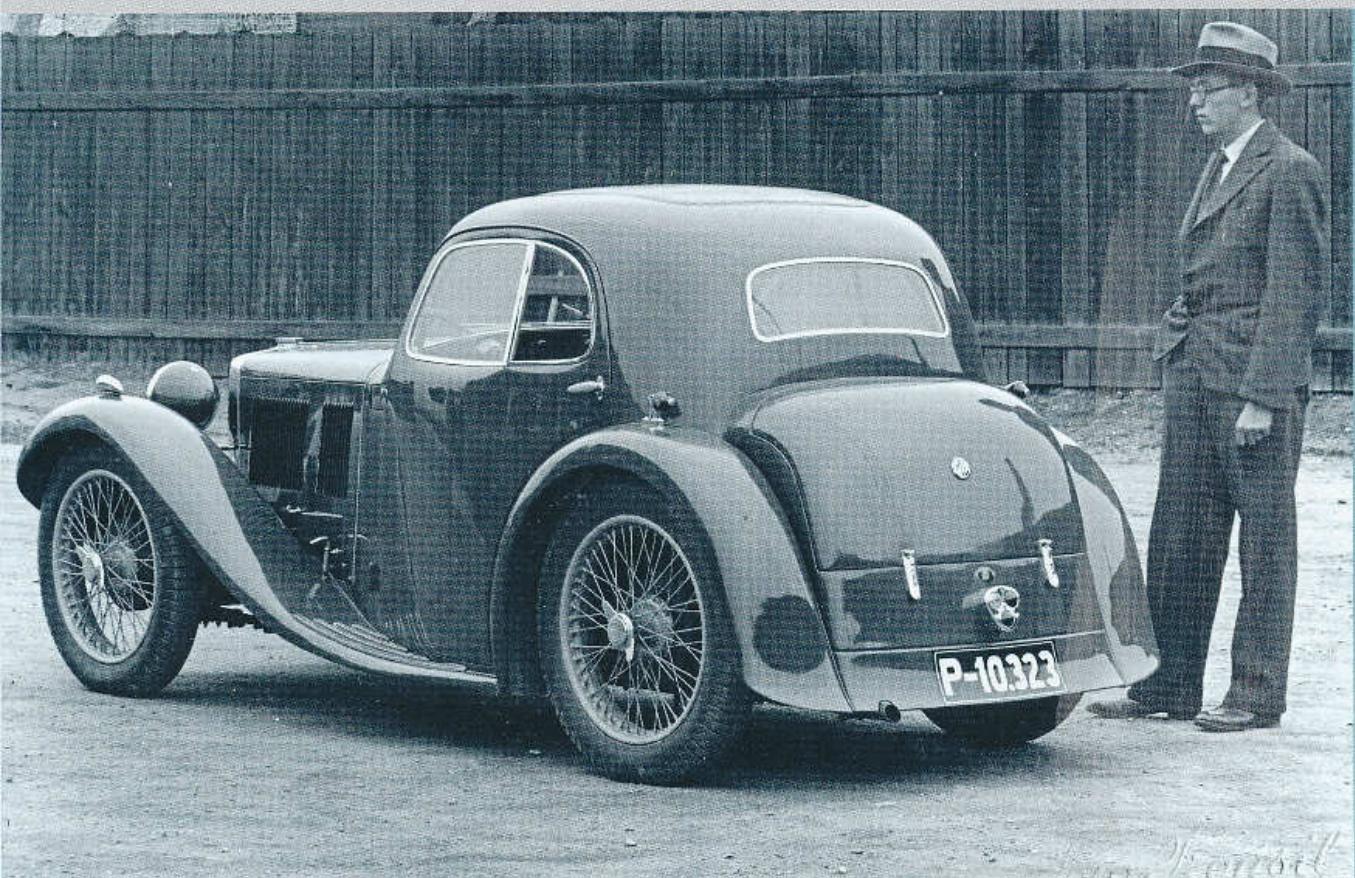
Posledními sériovými vozy MG Midget poháněnými motory OHC byly modely PA (1934–36) a PB (1935–36). Měly rozvor náprav

2,22 m a o málo prostornější karoserii dlouhou 3,33 m a širokou 1,33 m. Jejich hmotnost se pohybovala kolem 750 a 780 kg, nadále jezdily na tradičních devatenáctipalcových drátových kolech s pneumatikami 4,00–19, mohly se však pochlubit bubenovými brzdami většího průměru.

Midget PA dostal zdokonalenou verzi čtyřválce 847 cm³ se třemi ložisky klikového hřidele místo dřívějších dvou, dražší model PB měl pod kapotou tentýž motor, převrtaný na 939 cm³ s výkonem zvýšeným na 43 k (32 kW). Kvůli účinnějšímu chlazení motoru dostal Midget PB novou masku se svislými natáčecími lamelami.

Vozů PA byly vyrobeny dva tisíce, vozů PB přes pět stovek, z toho stovka ve čtyřmístném provedení.

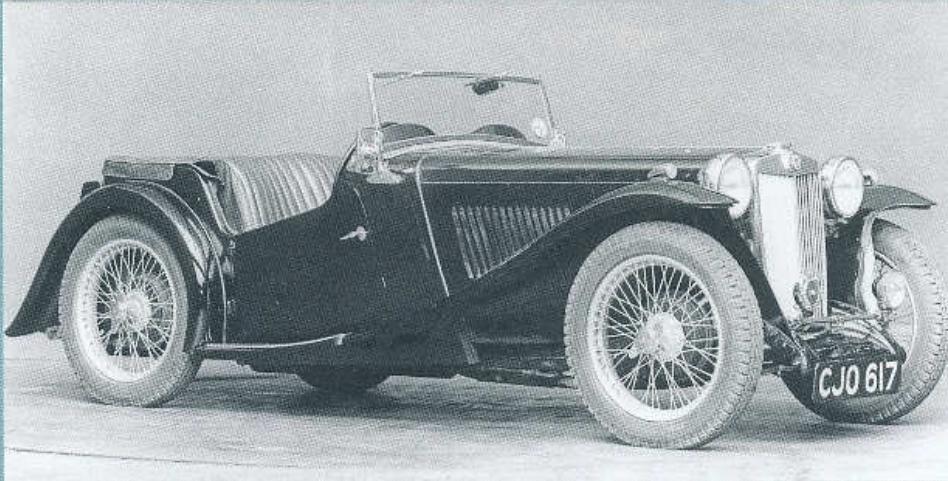
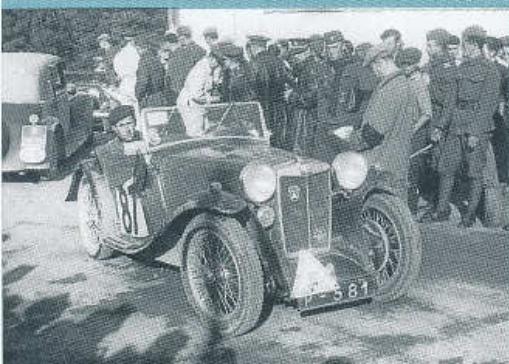
Se svým roadsterem MG Midget PB startoval pražský jezdec Václav Egert v září 1937 v motoristické soutěži Malou dohadou, jež se jelá na 2 450 km dlouhé trati z Prahy přes Bratislavu, Užhorod, Kluž a Bukurešť do Bélehradu. V litrové třídě byl v cíli 14., celkově obsadil 48. místo mezi 63 klasifikovanými automobilisty.



POHLEDNE
TVARY
DVOUMÍSTNÉHO
KUPÉ MIDGET J2
NAVRHL
ING. ZDENĚK
KLÍKA

MIDGET PB, S NIMŽ VÁCLAV EGRT
ABSOLVOVAL SOUTĚŽ MALOU
DOHODOU 1937

V LETECH 1936 AŽ 1939
VZNIKLY TŘI TISICE
AUTOMOBILŮ
MIDGET TYPU TA



► S motorem OHV

Od roku 1935 byla firma MG spolu s automobilkou Morris součástí koncernu Nuffield, v jehož rámci odstartoval rozsáhlý racionalizační program. Počátkem roku 1936 byla ukončena výroba vozů Midget s motory OHC, štafetu převzal nový Midget TA.

Jeho klasicky stavěné šasi s tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery mělo rozvor náprav prodloužený na 2,39 m a rozchod kol rozšířený na 1,14 m, bubnové brzdy dostaly účinnější kapalinové ovládání Lockheed. Srdcem vozu byl čtyřválec OHV o objemu 1292 cm³ a výkonu 52 k (38 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou.

Tradičně střízená, ale o něco prostornější karoserie byla dlouhá 3,54 m a široká 1,42 m, hmotnost vozu vzrostla k hranici 800 kg. Na pneumatikách 4,50–19 dosahoval maximální rychlosti 130 km/h.

Do jara 1939 opustily továrnu tři tisíce vozů Midget typu TA, od dubna do konce roku 1939 se pak v omezených počtech vyráběl model TB vybavený novým čtyřválcem OHV ze stáje Morris, který z objemu 1250 cm³ daval výkon 54 k (40 kW) a svého předchůdce předčil zejména pružnosti. Midget TB však vznikl v pouhých 379 exemplářích.

Továrna přešla na válečnou výrobu, přičemž její zakladatel Cecil Kimber byl šéfem koncernu Nuffield donucen k odchodu. Konec války se nedožil, zahynul počátkem února 1945 při železniconím neštěstí.

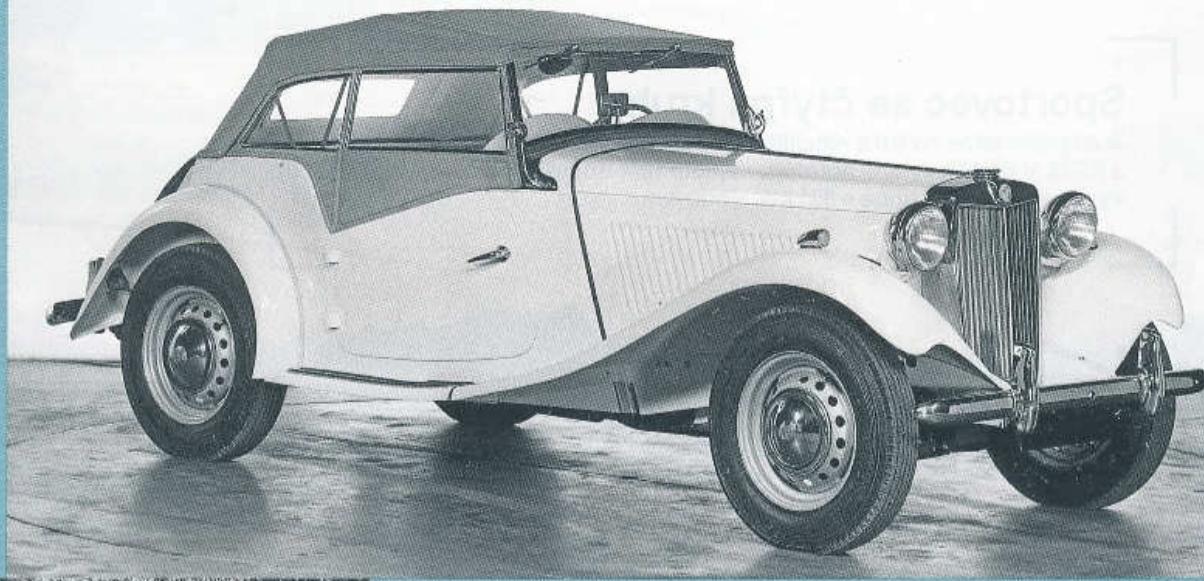
Poválečné roky

Základem poválečné produkce značky MG se stal od podzimu 1945 Midget typu TC, následovník předválečného TB. Lišil se jen lehce rozšířeným prostorem pro cestující na úrovni zadního sloupku dveří a užšími stupátky. Příd karoserie včetně sklopného celního skla zůstala zachována stejně jako podvozek s tuhými nápravami a motor OHV 1250 cm³.

Do roku 1949 z Abingdonu vyexpedovali deset tisíc automobilů typu TC, značná část z nich putovala do zámoří, do USA.

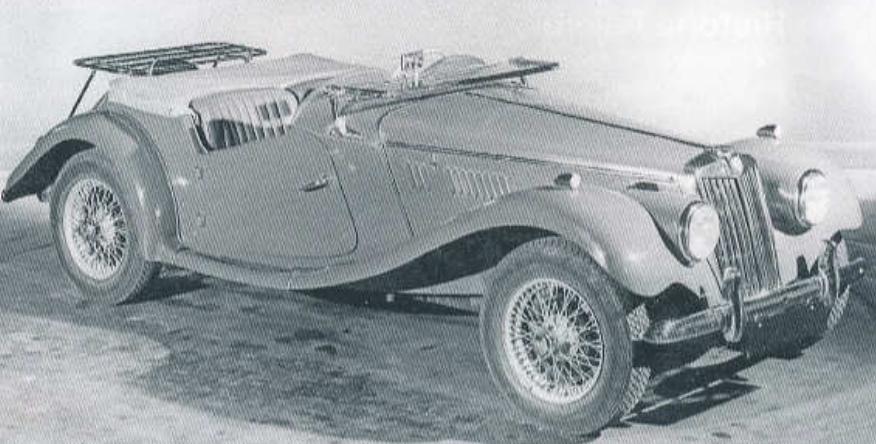
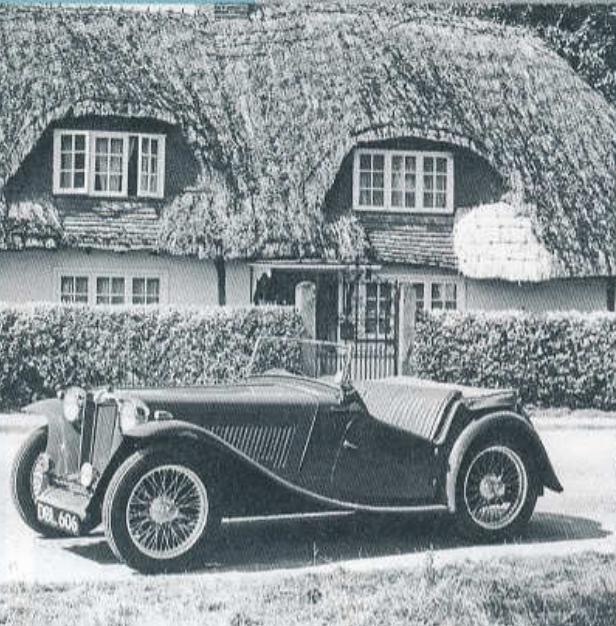
Počátkem roku 1950 debutoval nový dvoumístný roadster MG TD tradičních tvarů. Na první pohled překvapil jen patnáctipalcovými plechovými disky kol s pneumatikami 5,50–16 a chromovaným nárazníkem vpředu i vzadu.

PRVNÍ NA
PLECHOVÝCH KOLECH:
MIDGET TYP TD
PŘEDSTAVENÝ
V LEDNU 1950



POVÁLEČNÝ MIDGET TYP TC
NAVÁZAL V LETECH 1946–49
NA PŘEDVÁLEČNÝ TB

POSLEDNÍM V KLASICKÉ ŘADĚ
VOZŮ MG MIDGET BYL TYP TF Z LET
1953–55



Pod klasicky stříženou karoserií se sklopným čelním oknem a vykrojenými dveřmi se však skrýval nový podvozek s nezávislým zavěšením předních kol s vinutými pružinami a kapalinovými tlumiči, zatímco tuhá zadní náprava si ponechala podélná listová pera. Novinkou bylo hřebenové řízení, exportní verze TD měla poprvé volant vlevo.

Rozvor náprav měl nadále hodnotu 2,39 m, rozchod kol byl rozšířen na 1,27 m. Karoserie povyrostla do délky na 3,68 m a do šířky na 1,49 m, k jízdě připravený roadster TD vážil téměř 900 kg.

Pohon obstarával osvědčený čtyřválec 1250 cm³ o výkonu 54 k (40 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Roadster TD dosahoval největší rychlosti 125 km/h a spotřeboval kolem 10 l benzínu na 100 km.

Čtyři pětiny produkce vozů TD putovaly do USA, americkým zákazníkům byl také určen model TD Mk II alias TD/C s výkonem motoru zvýšeným na 57 k (42 kW) a „delším“ stálým převodem. V připlatkové výbavě měl i anatomicky tvarovaná sedadla.

Do léta 1953 vyrobili v Abingdonu celkem 29 664 vozů typu TD, z nichž 1 710 bylo v provedení Mk II resp. TD/C.

Závěr kariéry

Od roku 1952 byla značka MG součástí koncernu British Motor Corporation neboli BMC, který vznikl fúzí společnosti Austin Motor Company s automobilkami skupiny Nuffield (Morris, MG, Riley, Wolseley).

Budoucnost výroby sportovních vozů byla poněkud nejasná, ke slovu přišlo přechodné řešení v podobě lehké modernizace etážního vozu. Výsledkem byl typ TF představený v říjnu 1953 v Londýně. TF dostal novou příd se šípkou maskou a světlomety zčásti zasazenými do předních blatníků, celá karoserie byla lehce snížena a zaoblená.

Zpočátku byl model TF dodáván se čtyřválcem 1250 cm³ o výkonu 57 k (42 kW) převzatým ze sportovně laděného TD/C, s nímž dosahoval největší rychlosti 140 km/h. V tomto provedení bylo do léta 1954 zhotovených 6 200 vozů.

Od poloviny roku 1954 se do téže karoserie montoval čtyřválec OHV převrtaný na 1 460 cm³ a naladěný na 63 k (46 kW). Jeho přítomnost signalizovaly malé tabulky s nápisem TF 1500 na bocích kapoty. Poslední ze 3 400 exemplářů v tomto provedení opustil výrobní linku 4. dubna 1955. ◀