

Autoretro

SOYEZ MODERNE, ROULEZ EN ANCIENNE !

JUILLET-AOÛT 2021 N° 465

MG MIDGET 1500

VS TRIUMPH SPITFIRE 24

À nous les petites Anglaises !



84 **MAZDA MX-5 NC**
Que vaut-elle ?



ISSN 0247-1499 / F: 5,80 € - ANTI: 5,20 € - BEL: 6,40 € - DOM: 6,80 €
LUX: 6,60 € - CH: 10,20 F.S. - CAN: 10,50 \$ C.A. - DESP: 14,90 P.O. CONT.: 6,80 €
N. CALS: 480 XPF - N. CALA: 1860 JPT - POLS: 880 XPF
POLJ: 2000 XPF - MAR: 68 MAD



16

**CITROËN SM TISSIER
DIX ROUES
SINON RIEN**



44

**RELIANT REGAL
ÉQUILIBRE
PRÉCAIRE**



**AMERICAN LAFRANCE
1000-SERIES**

AU FEU, LES POMPIERS ! 76

EDITIONS **Life**



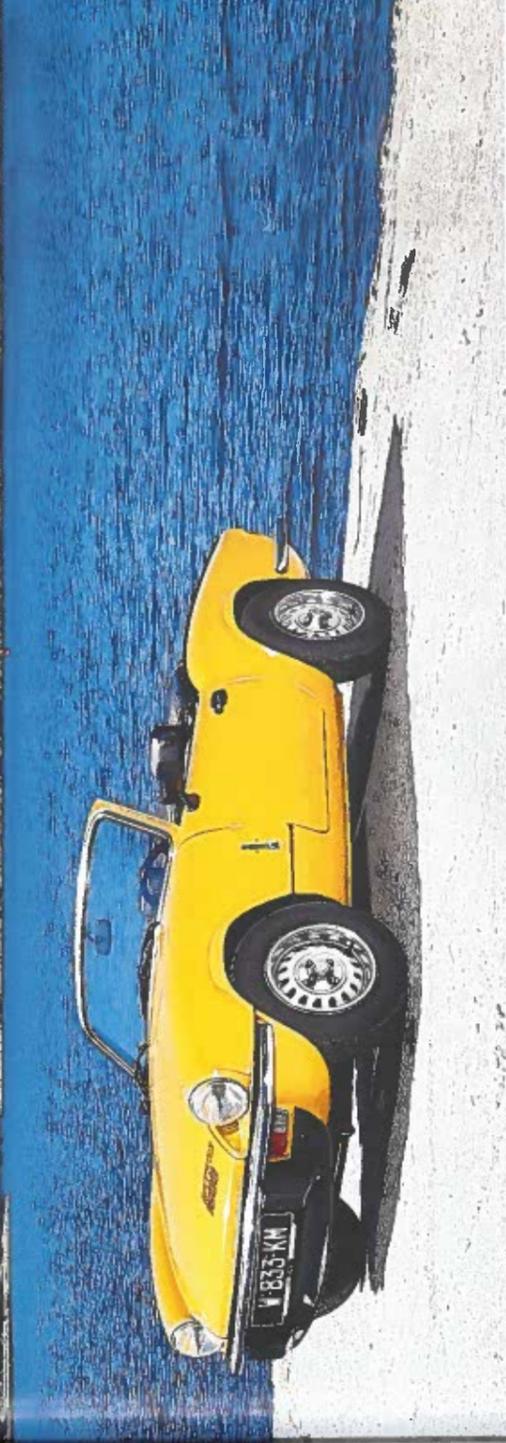
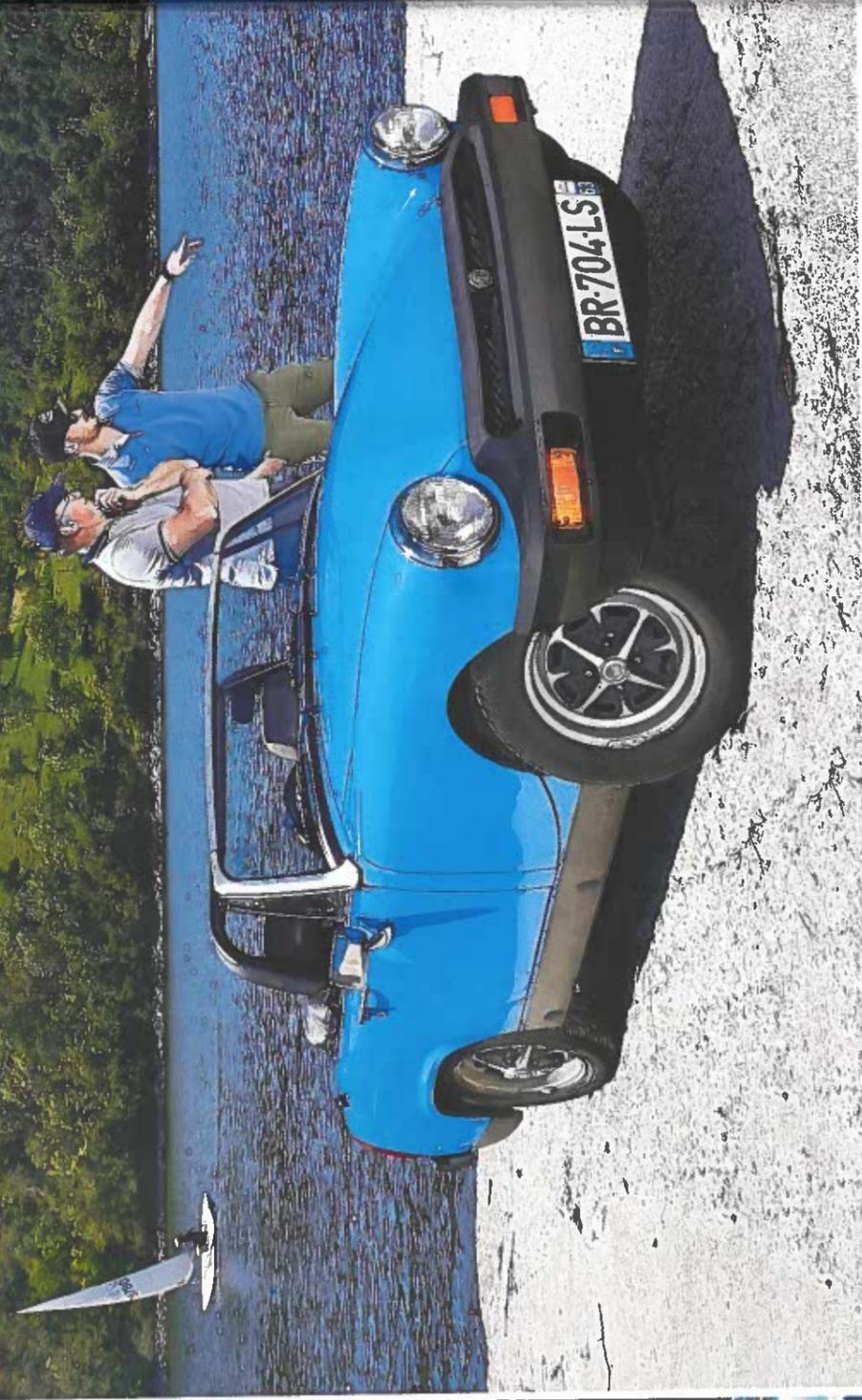
L 18939 - 465 - F: 5,80 € - RD

**MG Midget 1500 (1978)
vs Triumph Spitfire 1500 (1978)**

ROADSTERS À TOUT PRIX

Plongez-vous au cœur des *seventies*, vos premiers salaires en poche, avec la ferme intention de vous faire plaisir cheveux au vent. Quel meilleur choix qu'un petit roadster britannique, sympa et abordable ? Les Triumph Spitfire 1500 et MG Midget 1500 n'attendent que vous !

TEXTE : RAPHAËL CRABOS - PHOTOS : DANIEL DENIS



dessinée par Michelotti, elle tire son nom du plus célèbre avion de chasse britannique de la Seconde Guerre mondiale. Comme un signal lancé à ses poursuivantes, la Spitfire peut aller chasser ses concurrentes grâce à ses 63 ch et ses freins à disques à l'avant. Les années passant, la Triumph prend de l'embonpoint (+ 145 kg en seize ans). Née en 1974, la Spitfire 1500, ultime héritière et descendante de quatre générations, est désormais équipée d'un 4-cylindres en ligne de 1 493 cm³, délivrant 71 ch à 5 500 tr/min.

À l'approche des années 1980, se faire plaisir au volant à prix réduit est encore possible, mais plus pour longtemps. Les roadsters anglais, bien que rudimentaires, règnent en maîtres, offrant un rapport coût/sensations imbattable. Dans cette catégorie, les Triumph TR4 et premières MGB sont – déjà – reléguées au rang d'ancêtres, malgré leurs vingt ans d'âge. Les normes américaines fleurissantes s'accompagnent de besoins spécifiques, emplies de sécurité et de confort, dont les épais pare-chocs absorbent l'énergie ne sont que la partie visible. Sur le Vieux Continent, le choix est plus que limité. Dans nos contrées,

la Peugeot 204 Cabriolet en est le parfait exemple, n'offrant guère de sensations comparées aux roadsters de la perffide Albion. Il faut aller en Italie pour dénicher un semblant de sportivité dans un petit cabriolet (Cf. *Autorevo* n°463) mais, une nouvelle fois, l'éventail n'est pas grand. Pour trouver chaussure à son pied, Triumph continue irrésistiblement – pour peu de temps désormais – de proposer une voiture plaisante accessible et pleine de vie : la Spitfire. Lorsqu'elle est présentée fin 1962, l'objectif est d'offrir au grand public une sportive découverte et bon marché, venant se placer en dessous de la lignée des TR, en concurrence directe avec les Austin-Healey Sprite et autres MG Midget. Superbement

ner un ton plus actuel à la "Frogeye" (œil de grenouille, pour nous autres mangeurs de batraciens), l'idée d'une base commune aux deux constructeurs pointe le bout de son capot. La solution envisagée ? Austin-Healey se charge de dessiner l'avant et MG l'arrière ! La simplicité britannique... Avec quelques aménagements spécifiques, nous voici donc en présence d'une Sprite deuxième du nom... ou d'une Midget Mk1. L'essieu arrière suspendu et les freins à tambours de la première version sont conservés, et le moteur à deux carburateurs de 948 cm³ développe 46 ch. Dix-sept ans et 165 kg plus tard, la Midget, désormais seule après l'abandon de la Sprite en 1971, a récupéré le cœur de sa rivale de toujours : la Spitfire. Sous le capot, on retrouve donc le même 1 493 cm³ délivrant 71 ch. Malgré les apparences et une philosophie commune, le match s'annonce intense ! ■

Nous remercions chaleureusement la Capitainerie du Port et la commune de Saint-Victor-sur-Loire pour leur accueil, ainsi que Thierry Dupont et Stephen Pinet, les deux propriétaires de ces charmantes autos.

Austin donne des ailes

Face à la redoutable Spit', pléthore de constructeurs proposent des autos à la philosophie similaire. Dans le conglomérat formé par la British Motor Corporation, deux marques sportives se crépent inlassablement le chignon : l'historique MG, et la parvenue Austin-Healey. Au tournant des années 1960, la première est à la recherche d'un modèle abordable, qui viendrait se positionner sous la MGA (et la future MGB par continuité). La seconde en propose un à son catalogue depuis 1958 : la Sprite. Pour don-



Vie à bord

MISE EN BOUCHE

L'apparition d'une tache jaune dans le champ de vision laisse s'écrouler un joli sourire au coin des lèvres. À mesure que la Triumph se rapproche, la ligne gracieuse du *maestro* italien Giovanni Michelotti se profile. Le seyant *Mimosa Yellow* confère à la petite Spitfire une élégance unique. Ce n'est pas une TR que l'on aurait simplement rétréci. Côté joie de vivre, la MG n'est pas en reste. Si la Triumph était le soleil, la Midget serait le ciel – ou la mer – dans sa pétante teinte *Tahiti Blue*. Petite, la Spitfire ne l'est finalement pas tant que ça une fois stationnée à côté de sa rivale du jour et de toujours. Tout se passe en réalité au niveau du long capot. Avec ses 3,58 m, la Midget concède 20 cm au roadster de Coventry, mais se rattrape par une largeur plus importante de 4 cm. La MG est aussi plus haute sur pattes que sa concurrente avec ses 1,23 m. Au jeu de l'empattement, la Triumph l'emporte haut



Avec sa sellerie et son bouchon d'essence central, la Spitfire joue la carte assumée du luxe.

la roue avec 2,11 m (contre 2,03 m pour la Midget). Dans les deux cas, les voitures représentent bien la personnalité sportive des firmes dont elles portent l'emblème.

POSITION DE CONDUITE

Dans l'une comme dans l'autre, on est assis bas, très bas. On ne monte pas dans la voiture, on y descend. Avec un peu de souplesse, on pourrait presque toucher l'asphalte en passant la main par-dessus la portière ! C'est là tout le charme de ces deux modèles. Étonnamment, aucune difficulté pour y caser mon mètre quatre-

vingt-deux. Le pommeau tombant parfaitement sous les mains (la Midget est en conduite à droite), jambes allongées, les roadsters ne demandent qu'à prendre la route. Grâce à un passage de roue rassomable, nul besoin de se contorsionner dans tous les sens pour atteindre le pédalier. La rétrovision de la Spitfire est totale, l'absence d'arceau de sécurité y faisant pour beaucoup. C'est un peu plus compliqué dans la Midget. On est assis près du volant, mais la vue arrière est obstruée par le protubérant arceau. La Triumph permet de rouler coude à la portière, ce que

La ligne intemporelle de la Spitfire ne peut que vous faire fondre. Encore plus dans sa teinte *Mimosa Yellow* !



Contempler l'arrière-train de la Spitfire et en prendre le volant partagent un point commun : on adore !



TRIUMPH SPITFIRE 1500, 1978

Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout fonte, 1 493 cm³ (73,7 x 87,5 mm), 71 ch DIN à 5 500 tr/min, 11,3 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 9 à 1, soupapes en tête, 1 arbre à cames latéral, vilebrequin 3 paliers, 2 carburateurs horizontaux SU HS4.

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses synchronisées, overdrive en option, pont 3,63 à 1.

Direction à cremailière, sans assistance. **Freins** hydrauliques à double circuit, disques Girling AV, tambours AR, sans assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV avec leviers triang. en trapèze transv., ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice ; AR avec ressorts transv. à lames et jambes longit. AV/AR amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie châssis séparé, cadre à caisson avec traverses, carrosserie acier, cabriolet 2 portes, 2 places. Hard-top en option.

Dimensions longueur 3,785 m, largeur 1,49 m, hauteur 1,205 m, empattement 2,11 m, voies AV/AR 1,245/1,27 m.

Roues jantes tôle, pneus 155 SR 13 (Vredestein Sprint+ T80 155 R 13 sur modèle essai).

Poids (à vide) 815 kg.

Vitesse maxi (usine) 161 km/h.

n'offre pas la MG, le seuil étant bien plus haut. Léger avantage pour la Spitfire.

PLACES ARRIÈRE

Ça va être simple, il n'y en a pas... Même le plus petit des hommes, en y donnant du sien, n'arriverait pas à glisser une jambe derrière le siège. Néanmoins, un petit sac de course peut allègrement se glisser dans l'espace arrière. Si vous prévoyez de partir plus de deux jours, n'espérez pas faire rentrer tout votre attirail derrière vous, c'est peine perdue. Voyez plutôt dans le coffre...

COFFRE

Si vos bagages ne tiennent pas derrière les sièges, il vous reste l'ultime solution du coffre. Quoique... Avec seulement 200 litres de chargement possible, les vacances risquent d'être vite abrégées ! Sans compter que la roue de secours



loge également à cet emplacement et s'accapare une bonne partie de l'espace. Bon (court) voyage... Porte-bagages obligatoire !

ÉQUIPEMENT/FINITION

Efficacité et simplicité sont les maîtres-mots dans l'habitacle de la Triumph. Les gadgets ne débordent pas, seul l'essentiel est présent. Un certain chic se dégage toutefois de l'intérieur, accentué par la belle sellerie noire, le tableau de bord en bois

et ses cadrans Smiths cerclés de chrome. Pas de chrome en revanche dans la Midget. La MG préfère opter pour le noir mat, renforçant une impression de sportivité. Les sièges sont du plus bel effet et matchent parfaitement avec la teinte extérieure. Quant aux couvre-chefs, les capotes de nos deux rivales se déploient sans grande difficulté. Deux crochets et quelques clips suffisent pour s'abriter (ou pour se découvrir). Un hard-top était également disponible en option, tout comme un couvre-tonneau. Au détriment de la MG, des points d'attache sur les portières de la Spitfire permettent de maintenir parfaitement ce dernier en place, même en roulant. Luxe ou sportivité à petit prix, à vous de choisir.

Vie à bord
TRIUMPH : 7,5/10
MG : 7/10

MG MIDGET 1500, 1978

Moteur 4 cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout fonte, 1 493 cm³ (73,7 x 87,5 mm), 71 ch DIN à 5 500 tr/min, 11,3 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 9 à 1, soupapes en tête, 1 arbre à cames latéral, vilebrequin 3 paliers, 2 carburateurs horizontaux SU HS4.

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses synchronisées, pont 3,72 ou 3,9 à 1.

Direction à crémaillère, sans assistance. **Freins** hydrauliques à double circuit, disques Lockheed AV, tambours AR, sans assistance.

Suspension AV à roues indépendantes, avec leviers triangulés transversaux, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice ; AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques. AV/AR amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie cadre à caisson soudé à la carrosserie, tout acier, cabriolet 2 portes, 2 places. Hard top en option.

Dimensions longueur 3,58 m, largeur 1,53 m, hauteur 1,23 m, empattement 2,03 m, voies AV/AR 1,18/1,14 m.

Roues jantes acier Rostyle, pneus 145 SR 13 (AV/Kelly, AR Uniroyal 165 70 R13 sur modèle essayé).

Poids (à vide) 805 kg.

Vitesse maxi (usine) 153 km/h.

Sous ses airs de voiture miniature, difficile d'imaginer que la Midget abrite le même moteur que sa concurrente. Le joli volant cuir "sport" n'est pas d'origine.



Performances

MOTEUR

Sur ce point, le débat n'a pas de raison d'être. En dotant la Midget d'un 1500, la BMC, entre-temps devenue British Leyland, fait ce qu'elle sait faire de mieux : récupérer des pièces à droite et à gauche pour assembler ses modèles. La Midget hérite ainsi des entrailles de sa rivale étérielle. Le 4-cylindres en ligne de la Spitfire, placé en position longitudinale avant, pro-

pose 1 493 cm³ et 11,3 mkg de couple à 3 000 tr/min. Dans cette version, le bloc délivre 71 ch à 5 500 tr/min, mais ne brille pas par son caractère. Si le couple permet de bonnes reprises à bas régime, les équidés s'épuisent rapidement à mesure que l'aiguille grimpe. La déception du 1500 est d'autant plus présente que la Spitfire, dans sa précédente version Mk3 1300, offre des sensations nettement plus importantes. L'ouverture du capot, façon mini Jaguar Type E, est plus agréable pour se pencher (qui a dit souvent ?) sur la mécanique, contrairement à l'accès restreint de la MG. Point bonus pour récompenser la bonne élève.

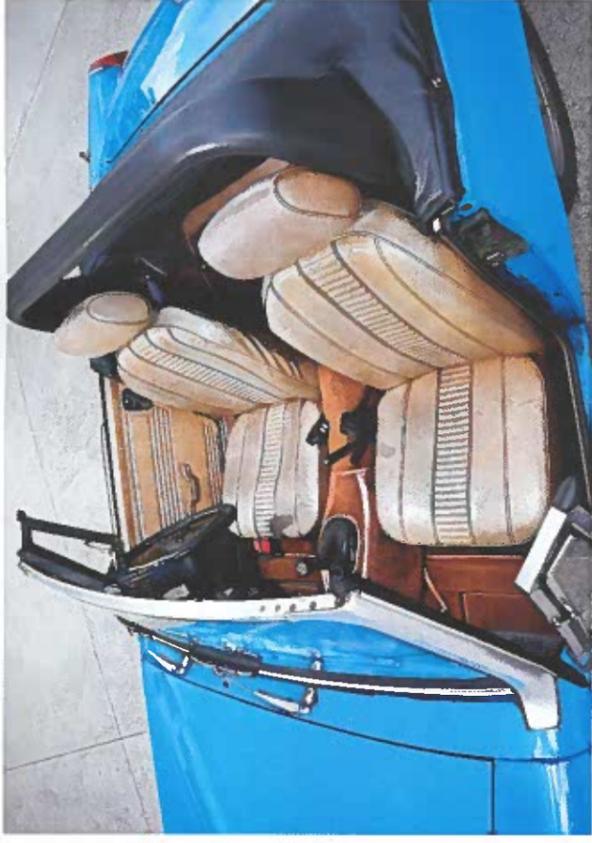
LES CHIFFRES

Aux grands mots les petits remèdes. Accessibles au plus grand nombre, nos deux roadsters ne sont évidemment pas des foudres de guerre. L'aérodynamisme plus travaillé de la Spitfire lui confère une vitesse de pointe légèrement supérieure : 161 km/h, contre 153 pour la Midget, qui paye cher sa face avant droite. L'exercice du 0 à 100 km/h est quant à lui réalisé en 12 sec. Mais pourquoi aller vite lorsque l'on a la route juste pour nous ?

BOÎTE DE VITESSES

Un levier de vitesses au plancher qui tombe sous la main, quatre rapports tous synchronisés, deux partout, ballon ovale au centre. Départager les deux Anglaises ne va pas être simple. L'embrayage de l'une comme de l'autre n'est ni trop souple, ni trop ferme. Mention spéciale toutefois à la Triumph qui propose en option un overdrive sur les 3^e et 4^e vitesses. Notre

Performances
TRIUMPH : 7,5/10
MG : 6,5/10



L'arcane de sécurité, pas très gracieux, nuit quelque peu à la rétrovision.

Comportement

TENUE DE ROUTE
Si la recette de base et les ingrédients pour y parvenir sont les mêmes (deux places, poids plume, propulsion, moteur à l'avant), une différence notable se fait ressentir une fois sur la route. L'empattement réduit de la Midget lui confère une maniabilité à toute épreuve. Avec ses 2,03 m d'une roue à l'autre, la petite bleue se faufile sans problème dans les endroits civilisés, malgré l'absence de direction assistée. À contrario, les 2,11 m d'empattement du mimosa sur roues la rendent plus agréable sur les routes de campagne, pour peu qu'elles ne soient pas trop accidentées. La Triumph donne l'impression d'avaler les virages sans broncher, en virant toujours à plat tel un karting. Là où la Midget est plaisante à conduire sur petites routes, la Spit' envoutée, même à allure modérée.

FREINAGE

D'assistance, il n'y a pas, fermement sur la pédale de freins tu appuieras ! C'est à peu de chose près l'unique enseignement à appliquer pour espérer passer un virage ou ne pas s'emplanter dans la voiture qui vous précède. Le retard pris au lancement de la Midget a été rattrapé sur les nullésimes suivants, si bien que nos deux autos offrent une combinaison similaire : disques à l'avant, tambours à l'arrière. La Spitfire peut compter sur un double circuit Girling, et laisse le système Lockheed à sa rivale.

DIRECTION

Pas d'assistance pour nos deux rivales. Avec ses 9 m de rayon pour faire demi-



Porte-bagages obligatoire si vous prévoyez de partir plus de deux jours ! Le coffre doit composer avec la roue de secours...

mandes d'un avion... prêt à descendre du Spitfire ! Égalité sur ce point.

SUSPENSION/CONFORT

On va se l'avouer, le confort ne semble pas être le point fort de nos sportives en herbe. Et pourtant, les kilomètres au volant de la Spitfire semblent défilier sans que vos lombaires n'en pâtissent. Du moins, pour peu que le bitume soit lisse comme un billard. Une fois les premières aspérités sous les roues, tout se met à trembler. La MG n'est pas exempte de défauts sur ce point. Son faible gabarit accentue davantage cette impression de sautiller d'un trou à l'autre. Sensation renforcée par notre exemplaire du jour, qui nécessite une révision des suspensions avant.

Comportement
TRIUMPH : 7,5/10
MG : 7/10

Les protubérants pare-chocs en plastique sont un atout de taille en ville : plus besoin d'avoir peur de stationner !



Entretien

PIÈCES DÉTACHÉES

D'un côté comme de l'autre, c'est le bonheur pour les Anglaises ! Produites à plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires chacune, trouver des pièces de Spitfire ou de Midget est globalement facile. Nombre de pièces ou d'accessoires se sont retrouvés sur foison de modèles britanniques contemporains. Quant aux pièces mécaniques, s'agissant du même moteur équipant les deux roadsters, le champ de recherche n'en est qu'agrandi. Les clubs et Internet demeurent évidemment une aide précieuse, mais attention aux pièces à prix cassés ! Nombreuses sont les pièces refabriquées de qualité épouvantable !

BON À SAVOIR

Le principal ennemi demeure évidemment la rouille. Une inspection rigoureuse de la carrosserie et de ses dessous est donc primordiale au moment de sauter le pas, le coût d'une remise en état dépassant largement la cote encore relativement basse de ces autos. N'hésitez pas à vous rapprocher des nombreux clubs dédiés à ces modèles avant de vous offrir votre belle Anglaise. Pour la Spitfire, nous vous conseillons l'actif Triumph Club de France (triumph-club-de-france.fr) ainsi que l'Amicale Spitfire (amicalespitfire.fr). Pour la Midget, les incontournables demeurent le MG Club de France (mgclubdefrance.com) et le Spridget Club de France (spridget.fr), ce dernier étant également ouvert aux jumelles Sprite.

BUDGET

Abordables financièrement en leur temps, ces autos demeurent aujourd'hui bon marché, tant à l'achat qu'à l'entretien, mais ont souffert du revers de la médaille : nombreuses sont les autos mal voire pas du tout entretenues pendant des décennies. Comptez environ 15 000 € pour une belle Spitfire 1500, et entre 8 000 € et 10 000 € pour sa concurrente directe. La Midget 1500 n'ayant jamais été officiellement importée sur le continent, il faudra se contenter d'un exemplaire en conduite à droite, ou aux spécifications américaines, offrant des performances moindres.

Entretien
TRIUMPH : **8/10**
MG : **8/10**

Conclusion

Spitfire ou Midget ? Le choix entre ces deux autos pas si différentes se fera principalement et surtout en fonction de vos goûts. D'aucuns préféreront l'élégance caractéristique de la Triumph, alors que d'autres craqueront pour l'allure de modèle réduit de la MG. C'est esthétiquement que la grande différence s'opère, la mécanique étant identique. Personnellement, mon choix se porterait davantage sur la belle jaune, plus joueuse mais également plus confortable. Faites vos jeux !

7,1
10

7,6
10



LUXE OU SPORTIVITÉ À PETIT PRIX, LES MIDGET ET SPITFIRE VOUS RENDRONT LA MONNAIE DE VOTRE PIÈCE !

Thierry Dupont

« Tout concordait vers la Midget ! »

Président du club Spridget de France, Thierry Dupont a craqué sur les lignes de la belle Anglaise il y a une dizaine d'années. « Courant 2011, je cherchais une auto pas chère pour participer à des rallyes touristiques de voitures anciennes. J'avais déjà une Midget Mk III en 1300 et étais conquis. Mon regard s'est donc porté sur sa descendance : la 1500. Il n'y avait rien en vente sur le marché français, à part quelques versions américaines. L'auto n'ayant jamais été importée chez nous, le plus facile était d'aller la chercher directement chez elle, au Royaume-Uni, en prenant le soin de récupérer la moins pourrie ! Lorsque je me suis remis à la voiture ancienne, je cherchais une auto fiable, pas chère et mignonne. Tout concordait vers la Midget ! »



Stephen Pinet

« La quintessence du fun... »

Passionné par les voitures pleines de vie, Stephen Pinet voue un culte intarissable pour les beaux roadsters anglais. C'est donc naturellement que la Spitfire est devenue sa cup of tea. « Une fois au volant, le plaisir est immense. Pas besoin d'aller vite, les petites routes escarpées sont le terrain de jeu favori de la Triumph. En roulant cheveu au vent dans les cols de montagne, on arrive à la quintessence du fun ! J'ai dû avoir une cinquantaine de Spitfire, majoritairement en 1500, et je dois dire que sa mauvaise réputation n'est pas justifiée, je la trouve d'une fiabilité exemplaire ! C'est d'ailleurs le seul modèle de Spitfire que je vends chez Cars Devotion. » Si vous avez craqué sur le petit poussin jaune, sachez qu'il est actuellement en vente dans la région de Montélimar...

