

Bien sûr, en la voyant comme ça, on n'imagine pas que l'auto est une épave. Et pourtant...



# OUTLAW\*!

**Un "custom" dans Gazoline ? Comment est-ce possible ? Bien sûr, cette MGA fera hurler les puristes. Mais à l'image de ce qui est devenu une tendance reconnue chez les Porschistes, cette réalisation ne fait que pimenter le plaisir ressenti au volant d'un roadster anglais, qui plus est sensiblement modernisé et amélioré. Après tout, nos amis britanniques ne sont-ils pas les premiers amateurs de ce genre de créations artisanales ?**

Texte et photos LouLou

**Q**ue s'est-il passé en cette fin d'année 2011 ? Une envie de se balader en ancienne, de retrouver les lignes des belles voitures ? En tout cas, nous voilà en train d'éplucher les revues, les sites internet, afin de dénicher la perle rare. Je dis "nous", car ce fut avant tout un projet commun avec mon épouse : c'est ensemble que nous avons décidé de nous lancer dans cette aventure qui allait nous prendre quatre ans de notre temps libre, de nos préoccupations, de nos rêves. Mais il faut que je vous l'avoue : ce n'est pas ma première remise en état. Il y a eu une Camaro RS/SS et une Cox. Revenons au récit...

## LE COMMENCEMENT

La première étape fut de choisir l'origine de l'auto. Française ? Italienne ? Anglaise bien sûr, car les pièces et la documentation sont simples à dénicher. La période ensuite. Les avant-guerres ? Non,

**\*Littéralement : "Hors la loi". Cette appellation a été démocratisée par les Porschistes pour désigner des modèles restaurés hors des standards d'origine, mais dont le look "racing" et la mécanique préparée sont dignes d'intérêt.**

elles ne sont pas suffisamment performantes pour effectuer de longues virées. 50/60 ? Pourquoi pas... Jaguar type E, AC, Austin-Healey ? Trop chères pour nous ! Années 70 ? Une MGB ? Pas mal... Et si on prenait une MGA à restaurer ? Nous avons trouvé notre bonheur chez un spécialiste situé à quelques kilomètres au nord de Strasbourg : une MkII de 1960 dans un bien triste état, exactement comme nous la voulions. Ce fut donc par une fraîche matinée d'avril que notre périple a commencé.

Pour un projet de restauration, il y a deux écoles :

- Pas-à-pas : on fait ce qui est indispensable pour pouvoir rouler le plus vite possible.

- La totale : on dépose tout et l'on ne remet en place les éléments qu'une fois restaurés. C'est la voie que beaucoup suivent, mais c'est aussi la plus dure. Combien de restaurateurs en herbe n'ont jamais remonté leurs engins ?

A mon avis, la seconde hypothèse est la seule valable, car elle vous évite bien des déboires tels que de se retrouver en panne à chaque sortie. Donc démontage ! Nous avons déossé la bête en un peu moins de deux mois. Le châssis

étant HS (le vendeur nous avait prévenus), nous avons d'abord dû en dénicher un en bon état par l'entremise d'un membre du MG Club de France, dans un petit garage de la région parisienne qui, malheureusement, a cessé toute activité depuis. C'est au début de l'été que nous avons pu entamer la partie la plus excitante de tout projet de restauration : le remontage. Et c'est là que, petit à petit, nous avons évolué d'une restauration vers une reconstruction, en privilégiant la performance, le confort et la fiabilité. C'est bien de rester dans l'origine, de garder une dynamo, un allumage à rupteur, des pneus à chambres à air... Je respecte ce choix, mais pour ma part, j'avais envie d'autre chose.

## LA MÉTAMORPHOSE

Les premiers éléments que nous avons remontés sur notre châssis, repeint en gris pour ne pas faire comme tout le monde, sont les trains roulants. Les amortisseurs Armstrong n'étant plus utilisables, fallait-il les refaire, en dénicher des neufs ou passer à autre chose ? Pour l'arrière, un kit amortisseurs télescopiques Spax fut sélectionné : première entorse. Pour l'avant, l'un des



Le démontage se fait avec l'aide de mon fils.

ressorts étant cassé, nous avons installé un kit Hoyles avec barre de stabilisation. Là, on quittait définitivement le chemin de la restauration pour se tourner vers le custom (oh le vilain mot). Quant aux roues, elles seraient à rayons bien sûr, mais en Tubeless et d'une largeur raisonnable. Nous avons donc opté pour des jantes d'AC Cobra en 6x15 pouces à 70 rayons chaussées en 195/85.

Ensuite le groupe propulseur : je rêvais d'un V8 Rover, mais la législation française en la

matière n'est pas, et de loin, favorable à ce genre de délire. Un bloc de MGB "stage 2" alimenté par deux carbus SU HS6 et une pompe à essence Hardi, associés à un allumage électronique 123 Ignition programmable, était donc plus raisonnable. En parcourant les différents sites sur les MGA, j'avais pu constater que les soucis de refroidissement étaient courants. J'ai donc tout de suite monté un radiateur en alu complété par un ventilateur, un radiateur d'huile, des ouvertures latérales, une augmentation des



Des feuilles de journaux datant de 1971 ont servi de support pour une réparation de fortune au polyester...



Le nouveau châssis trouvé grâce au MG Club de France est peint en gris.



Le moteur sera celui d'une MGB "stage 2", c'est-à-dire "un peu préparée".



Il sera accolé à une boîte cinq vitesses d'origine... Ford Sierra. Aïe ! Les puristes n'apprécieront pas.



Pour refroidir le tout, un radiateur en aluminium doté d'un gros ventilateur est prévu.



Sur la caisse, la structure du coffre est partiellement refaite.



Les suspensions arrière adoptent un kit d'amortisseurs Spax.



A l'avant, kit Hoyle's avec barre de stabilisation.



Après un an et demi de travail, remise en route sur le châssis et premiers tours de roues.



Les éléments de carrosserie sont décapés... au V33 !

entrées d'air à l'avant et une pompe à eau électrique asservie par un module électronique qui commande aussi le ventilateur. La pompe électrique possède plusieurs atouts : un meilleur contrôle de la température, mais surtout davantage d'espace pour le ventilateur ainsi que de puissance. On estime jusqu'à 20 ch le gain obtenu. Cela me permettait aussi de développer mon propre système électronique sur la base d'un Arduino Mega et de pouvoir ainsi le contrôler depuis mon smartphone. Enfin, la boîte de vitesses est une Ford Sierra à cinq rapports. Là, je vois certains d'entre vous se prendre la tête dans les mains en criant à l'hérésie... J'aime susciter des réactions.

## LA BÊTE PREND FORME

Après les premiers tours de roues sans la carrosserie début septembre, il ne restait plus qu'à lui remettre son "couvercle". Décapage, ponçage, soudage furent les principales occupations de cette fin d'année 2013. Les ailes trop rouillées furent remplacées par des éléments en fibre de verre élargis pour recouvrir

les roues et revisitées afin de recevoir des phares arrière de Cadillac. D'autres modifications de la carrosserie ont été réalisées : pose de grilles à l'avant style TwinCam pour améliorer le refroidissement, d'un support de plaque d'immatriculation et d'ouïes latérales. C'est au début de l'été 2015 que notre engin a rejoint l'atelier du carrossier pour accueillir sa robe gris poussière. Il nous restait plus ensuite qu'à monter le faisceau électrique fait sur mesure, les accessoires, la moquette, les sièges Cobra, les arceaux empruntés à une Audi TT, le bloc compteur électronique de Dakota Digital entièrement paramétrable, le volant Monolita et j'en passe.

## EPILOGUE

Début 2016, l'auto est achevée et le temps est venu de nos premières balades. Depuis, nous avons parcouru plus de 10000 km et je dois avouer que chaque fois que nous la sortons, cette voiture me fout une banane d'enfer. Quand je pense que tout a commencé par une discussion avec mon épouse qui rêvait d'avoir un panier en osier avec le nécessaire pique-nique sur le coffre... ■



Surprise : c'est plein de mastic !



Le berceau avant est passé au Ferose antirouille.



On commence à remonter la carrosserie.



À l'avant, des ouïes supplémentaires amélioreront le refroidissement.



Ça commence à prendre vraiment forme...



La face avant commence à bien se dévoiler.



Tableau de bord en bois de rigueur. Cabriolet anglais oblige...



Le passage au contrôle technique : l'aventure s'achève ici.





Les ailes sont un tout petit peu élargies pour bien recouvrir les nouvelles roues.



Le parfait ajustement des portières est une étape importante.



Deux petits arceaux d'Audi TT assureront look et sécurité.



Le bon refroidissement étant mon obsession, un radiateur d'huile a été prévu.



Les deux carburateurs SU HS6 alimenteront la mécanique.



L'auto est prête à recevoir sa belle robe.



La teinte gris poussière choisie est du plus bel effet.



Dernières finitions avant peinture.

Début 2016, c'est l'heure de la première sortie. Seul problème : il ne fait pas chaud !



Retrouvez plus d'infos et d'images, ainsi que de nombreux conseils sur : <https://mgstreetcar.wixsite.com/mg-streetcars>

Quatre ans de travail pour un résultat certes éloigné des standards d'origine, mais terriblement séduisant.