



= 50 letnica =

Avtor: Miha Vrhunec

Na septembrskem avtomobilskem salonu v Londonu leta 1962 so prvič predstavili naslednika že renomiranega A-ja, na športnih tekmovanjih uveljavljene tvrde MG.

B je bil novost tako v tehničnem kot v oblikovalskem smislu. Ne nazadnje je bila tudi cena ugodna.

Medtem, ko je imel A še šasijo in nanjo privite posamezne dele karoserije, je bil B že takrat zasnovan sodobno s samonosno karoserijo z vzdolžnimi votlimi profili, ki so nadomeščali šasijo. Osnovno linijo vozila so povzeli po aerodinamični obliki njihovega eksperimentalnega avta EX-191, s katerim so na ameriškem slanjem jezeru dosegli štiri svetovne rekorde.

Prednji del so odrezali in ga nadomestili s takrat moderno nizko, široko in pokončno masko, zadek so tudi skrajšali in ga zaoblili. Tudi srednji potniški del poteka v isti liniji, opustili so sedlasti srednji del, ki je bil do tedaj tako značilen za vse britanske dvosede. Sedeža voznika in sopotnika sta že z vzratnim nagibom, stranski šipi z ročnim dvigom. Armatura namiguje na podobno armaturo Aston Martina.

Motor so uporabili preizkušeni BMC tip B s 1800 ccm. Če so v posebni izvedbi A-ja že vgradili glavo z V – ventili, so se pri B-ju vrnili

v tedanjo klasiko: stranska odmična gred in le po dva ventila na cilinder. Ohranili so dva SU uplijnača. Dodali so oljni hladilnik. Kljub temu v naših krajih še izredno rad zakuha. Dodaten električni ventilator je skoraj obvezen, če ne želimo odstraniti vodnega termostata, ki začasno odpravi to neprijetnost. Po petih letih so izboljšali motor s predelavo s treh na pet ležajev glavne gredi. Istočasno so začeli vgrajevati štiri-stopenjski menjalnik, ki je imel tudi prvo prestavo sinhronizirano. Kot nadstandardno opremo so ves čas ponujali platišča z naperami in centralnim metuljčkom.

Za doplačilo so ponujali slavni »overdrive«. To je električno-pnevmatsko-hidravlični planetni menjalnik, ki je prigraven za menjalnikom in ki v vklopljenem stanju zniža vrtljaje v tretji in četrti prestavi. To je bil predhodnik pete, cenejše prestave. Vendar je takrat MG že prešel v poslovne težave...

Volanski mehanizem ima že zobato letev. Prednja prema vsebuje trikotne obese, zadnja pa je klasična, toga. Spredaj so učinkovite diskaste zavore, zadaj pa klasične, bobnaste. Spredaj so vijačne vzmeti, zadaj pa listaste. Amortizerji so predvojni na vzvod. Razporeditev teže je 50:50, kar podeljuje vozilu dobre vozne lastnosti z nevtralnimi obnašanjem v zavojih. Za tiste čase je

dosegel dobre pospeške: 13,9 sek do 100 km/h, poraba se je gibala od 9-12 l/100km. To je bil najbolj prodajani britanski dvosed. Vseh tipov so izdelali preko pol milijona. Popularen je bil v Evropi, pa tudi v ZDA. Tudi npr. v Indiji se še videvajo.

Leta 1967 so pričeli z izdelavo coupe izvedbe, ki so jo imenovali takrat splošno popularno GT, kot posnemanje takih karoserij dirkalnikov za vztrajnostne dirke, med njimi za 24 ur Le Mansa. Ta avto so imenovali Aston Martin za reveže.



Po letu 1973 so ponudili tudi močnejši motor, Rover 3500 cc. Ta tip so poimenovali V8.



B-je z izbočenim motornim pokrovom in prečno kromano črto v njem prepoznamo kot tip z vrstnim šestcilindrskim 3200 ccm



motorjem. Zaradi teže motorja so nadomestili prednji vijačni vzmeti s torzijskima. To je tip C. B-ji so dosegali odlične rezultate na krožnih in vztrajnostnih dirkah, odlični so bili tudi v relijih po vsem svetu.



Pojavila se je dirkalna verzija Sebring. Različno naviti motorji, izboljšano podvozje, odstranjeni odbijači, razširjen kolotek, izbočeni blatniki.



Costello je bil morda prvi, ki je B-ja močno sfriziral. Vgradil je 3500 ccm Roverjev V8 motor. Izdelali so okoli 200 vozil, večina jih je še danes voznih. Lastniki se združujejo v svojih klubih, vsako leto prirejajo evropska srečanja. (<http://www.mgcostello.com/>) Ta tip spoznamo po značilni izboklini na pokrovu motorja v karo obliki. To vozilo je vzpodbudilo, da je firma dala na trg svoj V8.



Že v prvih letih proizvodnje B-jev so se različni ljubitelji lotili predelav. Med legende se je vpisala belgijska predelava Berlinette, ki je bila tudi povod za nastanek GT-ja.

Danes velja B kot standardni starodobnik na tovrstnih relijih in krožnih dirkah. V mnogih državah so lastniki teh vozil organizirani v MG društva. Ocenjujejo, da je preko sto tisoč teh



vozil še vedno na cestah. K temu pripomore dobra oskrba z rezervnimi deli. Dobijo se celo nove školjke.

Po britanski maniri so ljubitelji in podjetja takoj pričeli s »friziranjem« in »stylingom«. Na voljo so izboljšani motorji, prirejeni za neosvinčen bencin, nadalje s povečano prosotrnino do 2000 ccm v istem bloku, pa izboljšave na glavi, različne odmične gredi in ostale znane »frizure«.



Nadalje ponujajo izboljšave na podvozju. Od zadnjih eliptičnih vzmeti, nastavljivih plinskih amortizerjev, različnih elektronskih vžigalnih sistemov, plastičnih namesto gumastih nosilcev motorja in podvozja, močnejših prečnih stabilizatorjev, nastavljive prednje preme, vse do detajlnih izboljšav ponujajo svetovna društva kot so MGCC in MGOC in specializirani prodajalci rezervnih delov in opreme.



Letos, ob 50-letnici so v Veliki Britaniji priredili veličastno obletnico septembra v Silverstonu. Pred tem so izdali jubiljeno plaketo, knjigo s

pregledom vseh izvedb in spominsko knjigo glavnega snovatelja.

V Veliki Britaniji so prvi klub vozil MG ustanovili že leta 1930. (<http://www.mgcc.co.uk/>). V okviru tega kluba deluje tudi Zveza MG društev in registrov po Evropi.

Drugo društvo lastnikov MG-jev MGOC (<http://www.mgownersclub.co.uk/>) vključuje preko 50.000 članov z vsega sveta. Tudi nekaj slovenskih ljubiteljev MG-jev najdemo med njimi.

Pri nas deluje MG SI Register, ki vključuje 32 vozil, ne samo B-jev. Precej jih je v stanju restavriranja, tudi več let. Sicer pa nekatere B-je lahko občudujemo na naših relijih in srečanjih. Vsake toliko časa se spomni kakšen imetnik sodobnega MG-ja tipa F ali TF spomni in se loti ustanavljanja kluba. Neuspešno. Nekaj gre na račun mladostne zagnanosti, po drugi strani pa je pri nas netipična struktura lastnikov MG-jev, če jo ocenjujemo po lastnostih, ki krasijo imetnike britanskih klasičnih vozil, tudi MG-jev. Tam so smoter dogodivščine, avanture, tekmovanja (ki so vaja za daljše avanture), duhovita početja; pri nas pa bolj zapečkarstvo, srečanja, v prvi vrsti dobra hrana in pijača, pa brez naporov in ustvarjalnosti. Vsak poizkus narediti nekaj novega, večji dosežek, se gleda ob strani in pusti zamreti. Čez nekaj let pa taisti ljudje ponudijo »novost«, ki je pomanjšana različica že videnega, vendar s pridevkom »novo«.

V okviru spletnega bloga »Miha-klasik« deluje stran, ki je posvečena MG-jem. (<http://miha-klasik-english.blogspot.com/>)

Zanimivo je, da se je en slovenski lastnik B-ja, ki se je udeleževal relijev Štajerska v letih 1987-90, rodil na isti dan, kot so pripeljali novi B na razstavo v Londonu daljnega leta 1962.