



MGB (1978) vs Triumph TR7 cabriolet "USA" (1981)

Citron ou orange ?

Vous rêvez d'un petit cabriolet anglais sympa pour l'été mais ne disposez pas d'un gros budget pour autant ? Nous avons ce qu'il vous faut avec la dernière génération de MGB et la méconnue Triumph TR7 cabriolet, deux cocktails rafraîchissants à déguster sans modération ! Alors, saveur orange ou citron ?

TEXTE : XAVIER AUDIAU – PHOTOS : DANIEL DENIS

Classicisme ou avant-garde ? Quel drôle de match ! Pourtant, à la charnière des années 1970-1980, vous auriez pu vous offrir ces deux autos chez votre *british dealer*. L'une était en fin de vie, l'autre venait de la commencer... pour finalement la terminer prématurément ! Lorsque la MGB, dessinée sous la responsabilité de James Edward O'Neill, est présentée en 1962, on ne se doute alors pas qu'il s'agira d'un best-seller dont la carrière prendra fin en 1980 après 386 961 exemplaires. Entre-temps, le modèle évoluera au fil des ans, le plus gros changement esthétique intervenant en 1974 avec l'apparition de boucliers en matière synthétique de couleur noire, bien pratiques en ville. Une véritable trahison pour les plus conservateurs d'entre nous, un look différent bienvenu lui permettant de se démarquer de toutes les autres autos, pour ceux l'ayant connu en pleine période disco, d'autant que le modèle se parait alors souvent de teintes extraordinairement "flashy" ! De son côté, Triumph, l'éternel rival de MG, crée le buzz comme

on ne le dit pas encore en dévoilant sa TR7 en 1974. Non seulement sa ligne en coin, caractéristique de son époque et due à Harris Mann, ne fait pas l'unanimité, mais surtout, la nouvelle Triumph Roadster septième du nom est... un coupé ! Il faut en effet attendre tardivement – mai 1979 – pour voir apparaître une version cabriolet de la TR7... qui disparaîtra cependant en 1981 après seulement 28 864 exemplaires.

Des affaires en or

Quelques décennies plus tard, si les petits cabriolets anglais des Trente Glorieuses ont toujours le vent en poupe, ils ne sont toutefois pas tous logés à la même enseigne. Ainsi, en dépit de leur joie de vivre manifeste, les ultimes MGB demeurent désormais à moitié prix sur le marché de l'automobile de collection par rapport aux premières versions. Une aubaine ! On ne compte ainsi plus les MGB "rubber bumpers" ayant troqué leurs boucliers noirs



pour retrouver le duo “calandre pare-chocs chromés” des premiers modèles, ce qui est un peu dommage... De leur côté, bien que rares, les cabriolets TR7 ont toujours du mal à trouver leur public et sont proposés à des tarifs étonnamment bas. Comme quoi, à l’heure où le prix des automobiles anciennes s’envole de façon parfois vertigineuse, il est encore possible de s’offrir un vrai cabriolet anglais à prix canon !

Trois ans de patience...

Trois ans ! Il nous aura fallu attendre trois ans pour mettre ce match en place, maintes fois reporté en raison de la pandémie. Un sujet auquel je tenais particulièrement car, outre sa sublime teinte orange qui fait tourner toutes les têtes, notre TR7 de provenance américaine est probablement la seule au monde présentant encore un état... neuf ! Avouez qu’essayer une auto quarantenaire neuve n’est pas banal. Le jour de notre reportage, elle n’affichait

en effet que 932 miles (1 499 km) ! S’agissant d’une pièce de musée faisant partie d’une exceptionnelle collection privée de Triumph en Belgique, la seule condition était de ne pas dépasser les 1 000 miles. Mission accomplie en fin d’essai avec 984 miles au compteur. Ouf... De son côté, notre jaune MGB d’un jour est l’archétype du “bon plan” que vous pouvez dénicher en Angleterre, en conduite à droite, *of course*. Une auto qui roule beaucoup sans jamais connaître le moindre problème, preuve s’il en était que la MGB demeure bien le cabriolet anglais le plus facile à vivre et le plus fiable de tous les temps. Mais assez parlé et prenons (enfin !) place à bord... ■

Nos très vifs remerciements à mesdames Dominique Gobeaux et Isabelle Georges, ainsi qu’à messieurs Jean-Philippe Mathieu et Daniel Georges, pour le prêt de leurs bonbons anglais, ainsi que pour leur enthousiasme communicatif, leur patience et leur détermination (trois ans...). Ça, c’est fait !

MATCH MGB (1978) vs Triumph TR7 cabriolet "USA" (1981)



Vie à bord

MISE EN BOUCHE

Si, comme moi, vous trouvez naturel qu'une auto ludique ne puisse se concevoir qu'avec une teinte vive et joyeuse, vous êtes aujourd'hui servi ! Entre le jaune *Inca Yellow*, contrastant à merveille avec les pare-chocs noirs de la MGB, et l'hypnotique couleur orange *Vermillion* de la TR7, mon cœur balance. D'autant que j'apprécie aussi bien le classicisme décadent de cette MGB fin de race que le côté anticonformiste de l'autre, avec sa ligne en coin terriblement *seventies*. Depuis son nez pointu et ses phares escamotables jusqu'à sa poupe tronquée, en passant par l'originale nervure biseautée du profil, elle étonne. Je ne compte plus le nombre de curieux attirés par sa singularité au cours de notre reportage ! Bref, à ce stade de la confrontation, on n'est pas sorti de l'auberge...

POSITION DE CONDUITE

Par rapport à la MGB, on ne se sent aucunement à l'étroit dans la TR7, bien assis sur le large siège assez ferme, avec les jambes tendues et le pédalier bien dans l'axe. Tout juste peut-on lui reprocher un



La sellerie à carreaux égaye un habitacle quelque peu tristounet. Appréiez l'état exceptionnellement neuf de cet exemplaire...

seuil de porte un peu haut si l'on aime rouler coude à la portière. En raison du grand pare-brise fortement incliné et des déflecteurs fixes, on ne subit pas trop les remous d'air. Plus intimiste, la MGB, avec son court pare-brise et ses déflecteurs s'entrouvrant, est plus généreuse en sensations. Là aussi, tout tombe sous la main tandis que le pédalier, plus resserré que celui de la TR7, facilite le talon-pointe. Différence notable, les sièges en cuir – ceux d'origine en tissu étant déchirés, ils ont été remplacés – sont plus confortables que ceux de la Triumph.

ÉQUIPEMENT/FINITION

Bien que souvent critiqué, avec le recul du temps, je trouve l'ultime tableau de bord de la MGB finalement réussi...

mais son volant toujours aussi laid ! L'instrumentation Smiths est complète et bien lisible. De même, la présentation générale est élégante et de bonne facture, à l'exception des contreportes qui s'avachissent au fil des ans. Changement d'ambiance avec le mobilier cubique bien ancré dans son époque de la TR7, et son petit volant tout plastoc peu inspiré lui aussi. En dehors de l'absence de manomètre d'huile, rien ne manque, mais le charme est rompu, même si l'on retrouve des éléments de Triumph Spitfire (commodos, poignée de frein à main...). Heureusement, la sellerie à carreaux vient égayer l'habitacle. Charmantes attentions, chaque contre-porte reçoit une loupiote, un cendrier et un haut-parleur mais, curieusement pour une auto destinée



Les feux de signalisation latéraux trahissent l'origine américaine du modèle. Comme le voulait l'époque, la plupart des accessoires sont traités en noir mat. Notez les palettes et non poignées des portières. Les phares escamotables sont un gimmick indispensable des sportives des années 1970.



TRIUMPH TR7 CABRIOLET "USA", 1981

Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV incliné de 45°, 1 998 cm³ (90,3 x 78 mm), 87 ch SAE net à 5 500 tr/min, 14,2 mkg à 3 250 tr/min, rapport volumétrique 8 à 1, culasse alu, 2 soupapes en tête par cylindre, 1 arbre à cames en tête (chaîne), vilebrequin 5 paliers, radiateur d'huile en option, 2 carburateurs Stromberg 175 CD.

Transmission aux roues AR, embrayage à commande hydraulique, boîte Rover 5 vitesses synchronisées, pont 3,63 ou 3,9. Boîte automatique 3 rapports avec pont 3,9 en option.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins hydrauliques, disques AV, tambours AR, avec assistance.

Suspension AV à roues indépendantes avec levier inf. simple ; AR à essieu rigide avec 2 barres longitudinales et 2 barres obliques. AV/AR ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, cabriolet 2 portes, 2 places.

Dimensions longueur 4,175 m, largeur 1,68 m, hauteur 1,27 m, empattement 2,16 m, voies AV/AR 1,41/1,405 m, coffre 290 dm³.

Poids (à vide) env. 1 200 kg.

Roues jantes alu 5,5 J, pneus 175/70 SR 13 ou 185/70 HR 13 (Kumho Solus TA11 185/70 R 13 sur modèle essayé).

Performances (usine pour version européenne de 106 ch DIN) vitesse maxi 183 km/h, 0 à 100 km/h 11,8 sec.

Noir, c'est noir ! Cubique et tout plastoc, le tableau de bord demeure dans le style de son époque. On déconseille d'aller taquiner la zone rouge débutant à 6 500 tr/min... Badgé Triumph, le pommeau de levier de vitesses en bois remplace celui d'origine en plastique.



aux USA, les vitres font toujours appel à une manivelle !

COFFRE

Dans les deux cas, avec 255 dm³ pour la MG et 290 dm³ pour la Triumph, les amateurs de golf pourront loger leur sac rempli de clubs... à condition de retirer la roue de secours de la MGB ! Et si cela ne suffisait pas, vous pouvez toujours fixer une pratique véronique (porte-bagages) sur la malle de coffre, renforçant ainsi l'aspect *british* de ces autos.

CAPOTE

Jamais totalement étanches, les capotes de nos autos sont fixées sur des arceaux



d'un autre temps. On le pardonne sur la MGB en fin de carrière, moins sur la plus moderne TR7 qui reprend le système de verrouillage d'une Spitfire et les peu

pratiques boutons pression... impossibles à manipuler lorsque la toile en plastique se rétracte par temps froid ! Un système antédiluvien à des années-lumière de celui d'un cabriolet des années 1990 type BMW Z3 ou Mazda MX-5. Pour plus de confort et d'élégance, Isabelle a, pour sa part, fait monter une luxueuse capote en Mohair sur sa MGB. Inconvénient, on perd en rétrovision, les "oreilles" (petites vitres latérales en plastique) ayant disparu dans l'affaire...

Vie à bord

MG : **8/10**
TRIUMPH : **7/10**

MGB, 1978

Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout fonte, 1 798 cm³ (80,26 x 88,9 mm), 97 ch DIN à 5 500 tr/min, 14,5 mkg à 2 500 tr/min, rapport volumétrique 9 à 1, 2 soupapes en tête par cylindre, 1 arbre à cames latéral (chaîne), vilebrequin 5 paliers, radiateur d'huile, 2 carburateurs SU HIF 4.

Transmission aux roues AR, embrayage à commande hydraulique, boîte 4 vitesses synchronisées, overdrive Laycock-de-Normanville sur 3^e et 4^e en option, pont 3,909. Boîte automatique 3 rapports avec pont 3,7 en option.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins hydrauliques, disques AV, tambours AR, avec assistance.

Suspension AV à roues indépendantes avec trapèzes transv. triang., ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ; AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques et amortisseurs à levier Armstrong. AV/AR barre stabilisatrice.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, cabriolet 2 portes, 2 places.

Dimensions longueur 4,02 m, largeur 1,57 m, hauteur 1,295 m, empattement 2,31 m, voies AV/AR 1,26 m, coffre 255 dm³.

Poids (à vide) 1 045 kg.

Roues jantes acier 5 J, pneus 165 SR 14 (jantes alu de MGB Limited Edition et pneus Maxxis MA-701 185/70 R 14 sur modèle essayé).

Performances (usine) vitesse maxi 173 km/h, 0 à 97 km/h 12 sec.



Même s'il s'agit de la dernière génération de tableau de bord tout en plastique dur, la porte de boîte à gants reste en tôle. Fort complète, l'instrumentation est ici aussi signée Smiths.



Performances

MOTEUR

En dépit d'une conception bien datée, le 4-cylindres 1,8 l tout fonte à arbre à cames latéral de la MG brille par sa souplesse. Il reprend dès les plus bas régimes avec une suggestive sonorité rauque. Étonnamment, celui-ci manifeste également une belle propension à monter dans les tours, même s'il ne sert à rien de dépasser les 5 000 tr/min. Il s'avère en parfaite harmonie avec le caractère "champêtre" de l'auto et est capable de vous mener au bout du monde... Bien plus moderne (culasse alu et arbre à cames en tête), le 4-cylindres 2 l de Triumph Dolomite de

la TR7 en version américaine est alimenté par deux carburateurs Stromberg et non SU. Surtout, il est affublé d'un complexe (et inutile ?) système de dépollution qui lui fait perdre 19 ch par rapport à son homologue européen. Très linéaire et distillant une sonorité assez quelconque, il n'a pas le brio d'un moteur italien, c'est le moins qu'on puisse dire ! Il doit de plus composer avec un poids total bien supérieur à celui de la MGB et... n'a surtout pas encore bouclé sa période de rodage !

BOÎTE DE VITESSES

Grande première, je me surprends à passer pour la première fois la 5^e sur une Triumph TR ! Cette option est apparue sur la TR7 à partir de 1976. Le levier commande une boîte Rover dont la sensation tactile rappelle celle d'une voiture moderne conventionnelle, sans jeu excessif. Pas mal du tout ! N'espérez pas un cinquième rapport sur la MG. En revanche, l'indispensable et très pratique overdrive optionnel agissant sur les deux derniers rapports s'enclenche sans aucun temps mort depuis un interrupteur niché sur le pommeau de levier

de vitesses. J'avoue une préférence pour cette singularité britannique ! De plus, le levier, très précis, un peu ferme et aux courts débattements de la MG, est un régal à manier.

LES CHIFFRES

À la vérité, ce match n'est pas bien loyal puisque la MG dispose de 97 ch DIN alors que la puissance de la TR7 passe cruellement de 106 ch DIN à 87 ch SAE net en version américaine. Remarquez, la version US de la MG aurait fait pire : 63 ch SAE ! Il n'empêche, les performances demeurent quasi identiques, avec un petit avantage pour la TR7 en version européenne : 183 km/h et 11,8 sec. au 0 à 100 km/h contre 173 km/h et 12 sec. pour la MG. Hélas, même sans chrono en poche, on sent cruellement que notre version US offre des performances bien moindres que notre MGB même si la puissance demeure toujours suffisante pour se promener...

Performances

MG : **8/10**
TRIUMPH : **7/10**



Le tissu rayé d'origine des sièges a été remplacé par du cuir. Remarquez l'emplacement du frein à main et le sélecteur de l'overdrive sur le pommeau du levier de vitesses.



En remplaçant la roue de secours par une bombe antirevaison, la contenance du coffre est suffisante pour deux amoureux.

Comportement

TENUE DE ROUTE

Nos deux *sportscars* s'apprécient cheveux au vent à petite ou moyenne vitesse sur des routes sinueuses et bucoliques. La MGB, plus souple de suspension et plus haute (garde au sol de 13 cm contre 11,5 cm) que la TR7, s'avère très homogène de comportement mais n'apprécierait que très moyennement d'être brusquée. Plus ferme et disposant d'un empattement beaucoup plus court, la TR7 apparaît plus sportive, agile et moderne de comportement... jusqu'au moment où le pont arrière rigide se rappelle à votre bon souvenir au premier nid de poule venu ! Étrange sensation que d'être au volant d'une auto à l'environnement moderne mais dont les réactions demeurent finalement datées...

Les "rubber bumpers" donnaient un sérieux coup de jeune au modèle dans les années 1970. Notez ici la monte de jantes alu des ultimes MGB Limited Edition, quasi identiques à celles des... Triumph Stag !

FREINAGE

Disques à l'avant et tambours à l'arrière pour nos compétitrices d'un jour. Dans les deux cas, le freinage est largement à la hauteur dans le cadre d'une utilisation promenade, même s'il n'a rien à voir avec celui d'une automobile actuelle, notamment au niveau de l'attaque de la pédale.

DIRECTION

Toutes deux disposent d'une direction à crémaillère et brillent par l'absence d'assistance. On le ressent particulièrement sur la TR7 en manœuvres à basse vitesse. Ce côté pesant disparaît bien sûr en prenant de la vitesse. En revanche, si la direction de la MG ne souffre aucune critique, celle de la TR7 avoue un manque de réactivité : on perçoit un léger temps de retard entre le moment où vous tournez

le volant et celui où le train avant engage. Enfin, dans les deux cas, le diamètre de braquage est appréciable : 9,6 m pour la Triumph contre 9,75 m pour la MG.

SUSPENSION/CONFORT

On pardonne volontiers le pont rigide associé aux ressorts à lames de la MGB, la présentation initiale du modèle remontant à 1962. On s'étonne en revanche d'en trouver un sur la TR7 (avec ressorts hélicoïdaux), pourtant née au milieu des années 1970. Globalement, les sièges et la suspension de la MG sont moins fermes que ceux de la Triumph, qui se révèle par conséquent moins confortable. Mais quel drôle d'effet de conduire une auto quarantenaire mais neuve dans laquelle on ne ressent aucune vibration parasite et n'entend aucun rossignol !

Comportement

MG : 8/10
TRIUMPH : 7/10



7,25
10

8,25
10

"Avant-garde seventies ou fin de race ? À vous de choisir !"

Entretien

PIÈCES DÉTACHÉES

Incredible, la MGB a aussi la réputation d'être le cabriolet biplace anglais le plus facile à vivre de tous les temps. Ce que confirme aussi la disponibilité de ses pièces détachées : on trouve tout et plus encore (foultitude d'accessoires pour personnaliser et "upgrader" votre petite Anglaise) ultra facilement chez les très nombreux spécialistes. De plus, l'entretien (vidange moteur et huit points de graissage tous les 10 000 km) est à la portée de tous. Hormis une des vis de réglage inaccessible du système de recyclage des gaz propre à la version US, la TR7 est tout aussi facile à entretenir. En revanche, au rayon pièces détachées, même si l'on trouve beaucoup de choses chez les spécialistes anglais, tout ce qui est spécifique au modèle peut réclamer de longues recherches, certaines pièces n'étant plus disponibles en neuf.

BON À SAVOIR

Pour l'une comme pour l'autre, c'est l'état général du modèle qui devra orienter votre choix plutôt qu'un bas prix ou une couleur spécifique. S'agissant de monocoques et non d'autos à châssis séparé, attention en particulier à la corrosion qui peut faire des ravages (bas de caisse, de portes, d'ailerons,

passages de roues, planchers, fond de coffre...). Attention aussi à l'état de la sellerie (tout n'est plus disponible sur la TR7), des moquettes et de la capote. Avant tout achat, n'hésitez pas à vous rapprocher d'un club comme le MG Club de France et le Triumph Club de France dans lesquels vous rencontrerez des passionnés enthousiastes qui ne demandent qu'à partager leur passion avec vous !

BUDGET

Si les MGB "classiques" (entendez avec calandre et pare-chocs chromés) dépassent les 20 000 €, les modèles "rubber bumpers" (pare-chocs noir en matière synthétique) se trouvent aux alentours de 15 000 €, voire à partir de 5 000/6 000 £ en Angleterre (avec conduite à droite, donc). À titre indicatif,

notre modèle d'essai est estimé par ses propriétaires à 9 500 €. Un très bon choix pour une première ancienne généreuse en sensations ! Plus rare, la TR7 cabriolet est cependant aussi moins recherchée et donc plus accessible financièrement. On en trouvait une superbe et peu kilométrée en France pour à peine 7 000 € au moment de rédiger cet article ! Toute règle ayant son exception, notre modèle d'un jour, absolument neuf et affichant moins de 1 000 miles, est un cas à part et probablement unique au monde, d'où une valeur fixée à 30 000 € auprès de notre assureur pour les besoins de ce reportage. Bonne chasse !

Entretien

MG : 9/10

TRIUMPH : 8/10





Conclusion

Sans grande surprise, la MG remporte ce match. Certes, en acquérant une MGB, vous êtes à peu près sûr de croiser la même que la vôtre dès la première concentration d'autos anciennes venue ! Mais si l'on en voit autant (trop ?), cela signifie tout simplement que la petite MG est une ancienne pétrie de qualités et facile à vivre ! Bien que beaucoup plus rare, avec son style clivant (dont je suis amateur), la TR7 ne jouit pas de la même aura. Cette ultime TR rappelle ces personnes acceptant mal l'idée de vieillir, comme si un simple lifting pouvait faire rajeunir ! En dépit d'un look d'avant-garde prometteur lors de son lancement, elle conserve de vieilles solutions techniques, tout en n'offrant pas le piquant sportif de ses devancières, de la TR2 à la TR6. Moins homogène que la MG, elle n'en demeure pas moins une auto fort plaisante pour la promenade et terriblement attachante. Témoin d'une époque révolue, elle mérite que l'on s'intéresse à elle et qu'elle sorte de l'anonymat. Ce qui devrait être facilement le cas si vous en dégotez une de la même couleur que celle de notre match. Succès garanti !

Dominique Gobeaux

« Elle est très chouette en orange ! »

Aimant tout autant l'automobile ancienne et sportive que son compagnon Jean-Philippe, notre amie belge Dominique Gobeaux tient les rênes du garage Beaulieu Motor, spécialisé dans les petites anglaises. « De 1981, cette Triumph TR7 cabriolet est l'un des derniers exemplaires, vendu à sa première propriétaire en Amérique du Nord. Après avoir connu quelques pros et avoir été présentée aux enchères par Bonhams, elle se retrouva chez un marchand anglais où nous l'avons découverte en 2019 et acquise aussitôt ! Livrée à l'origine avec un intérieur en velours marron, elle fut rapidement modifiée avec une bien plus seyante et seventies sellerie à carreaux. Bien sûr, nous apprécions son état neuf et son très faible kilométrage mais, par-dessous tout, j'adore sa couleur orange. Pour moi, c'est ce qui fait tout son charme ! Elle est très chouette, facile à conduire, et demeure très moderne par rapport à nos autres Triumph, même si elle accuse tout de même plus de quarante ans ! »



Isabelle Georges

« Une voiture plaisir facile à vivre... »

Avec son mari Daniel, Isabelle Georges remontent le temps en MG : « Notre première MG, une TF de 2004, fut acquise en 2005, année où nous avons rejoint le MG Club de France et découvert les autres modèles de la marque à l'Octogone. Ont ainsi suivi un coupé B GT de 1981, une MGA de 1962, et nous lorgnons désormais vers une plus ancienne encore MG série T ! » Et la MGB ? « Nous sommes allés la chercher directement en Angleterre en 2008. Toujours très bien entretenue, Eleanor – son petit nom donné par son ancien propriétaire – ne roulait jamais sous la pluie ! Il a vendu à regret son auto pour récupérer son garage afin d'agrandir son salon ! Nous avons volontairement conservé ses "rubber bumpers" et je trouve dommage que les propriétaires les remplacent si souvent par des éléments chromés plus anciens... J'aime son côté fun. Agréable à conduire, même en conduite à droite, c'est vraiment une voiture plaisir facile à vivre, sans prétention, simple d'entretien et idéale pour des virées entre copains et lors des rallyes du club MG, soit 20 000 km depuis notre achat. Nous avons même fait le tour d'Irlande avec ! » Totalement passionnée, Isabelle est récemment devenue l'animatrice du MG Club de France pour la région Hauts-de-France qu'elle compte redynamiser. Qu'on se le dise !