



# Breve História da MG

## MG – O ícone dos desportivos Britânicos

Em 1922, Cecil Kimber (1888-1945) foi nomeado Director Geral das Morris Garages, a Divisão de Vendas dos automóveis Morris. Kimber era um entusiasta dos automóveis e tinha já trabalhado em diversas outras companhias desta indústria. Entusiasmava-o particularmente o desporto e possuía um dom particular para o desenho, sendo capaz de desenhar carroçarias com linhas bastante atractivas. Tinha igualmente conseguido acumular uma boa experiência nos campos da engenharia, gestão da produção, e nas vertentes comerciais e financeiras do comércio automóvel.



O fabrico de uma gama de carros com uma carroçaria especial, sobre chassis da Morris, foi uma ideia de Kimber. Mais tarde referiria que viria uma oportunidade de mercado para um carro que seria dez por cento melhor que o de série mas que poderia ser vendido por um preço cinquenta por cento acima. Num chassis de um Morris Cowley montou uma carroçaria aberta, de dois lugares e com umas linhas desportivas bem vincadas e em 1924 encarregou a firma de Coventry, Carbodies, de produzir carroçarias desportivas de dois e quatro lugares, para montar nos chassis Morris.

Pela primeira vez estes carros foram vendidos como MG's e o famoso octógono começou a surgir como um elemento fundamental em toda a publicidade. Pelo preço de £395 comprava-se um elegante MG com motor Morris Oxford de 14 hp e quatro lugares, com os painéis da carroçaria parcialmente polidos em contraste com alumínio dos discos das rodas. Nessa altura, um Morris Oxford de série e quatro lugares custava £285 e um Cowley, com a mesma carroçaria mas de 12hp, umas meras £195!

O MG de Kimber depressa se tornou notado. No início de 1925 ele tinha, para seu uso pessoal um carro ainda mais especializado. Utilizava um chassis Morris modificado com uma versão especial de motor com válvulas à cabeça, que era uma modificação do motor corrente da Morris, com válvulas laterais e uma carroçaria aligeirada, de tipo desportivo. Foi com este carro que na Páscoa de 1925, correu a prova de Land's End e ganhou a medalha de ouro. Apesar de ter sido rapidamente vendido por £300, voltou mais tarde à posse da MG e, desde então, passou a ser conhecido pelo "Old Number One" o qual foi o primeiro MG efectivamente construído como um modelo desportivo.

O nome MG, como Kimber viria a referir mais tarde, foi dado em homenagem a Lord Nuffield, tomando as iniciais do seu primeiro negócio, as – Morris Garages – que foram a

inspiração desta grande marca automóvel. Daqui, o importante é saber que as iniciais foram retiradas para formarem a sigla MG e que não se trata, como muitos presumem, de uma abreviatura da garagem.

Em 1926, os originais Morris Bullnose foram substituídos pelos que se passaram a designar por Flatnose, com um radiador mais convencional. Foi em 1927 que pela primeira vez a produção da MG se transferiu para uma fábrica construída para esse efeito na Edmund Road em Cowley. Finalmente, em 1928 foi formalmente constituída a MG Car Company e começou o negócio autónomo em relação às Morris Garages. Iniciou-se o desenvolvimento de dois novos modelos que foram lançados no final desse ano.

O primeiro desses modelos, era o MG 18/80 com um motor de 2.5 litros, seis cilindros e veio de excêntricos à cabeça. Disponível nas versões de cabina fechada ou aberta, o 18/80 era um excelente turismo desportivo mas reactivamente caro e por isso nunca obteve um grande êxito. A versão Mark II, que saiu mais tarde, possuía um chassis redesenhado e uma caixa de quatro velocidades, tendo continuado com uma produção limitada até 1933. Uma versão especial de corrida, o Mark III 18/100 ou Tigress, foi introduzido em 1930. A um preço de £895, não admira que apenas cinco, tenham sido vendidos.

Bem mais importante dos modelos de 1928, foi o primeiro MG Midget, o tipo M. Era baseado no Morris Minor, que tinha sido lançado na ocasião, com um motor de veio de excêntricos à cabeça e de 847cc, tendo quer o chassis quer o motor sofrido muito ligeiras alterações mas com a carroçaria de dois lugares revestidos em tecido e a rectaguarda pontiaguda. Ao preço de £175 este era de facto um carro desportivo acessível. A revista "The Autocar" declarava então: "O MG Midget será um carro desportivo que fará história".

O modelo Midget entrou em plena produção em 1929 e depressa se tornou claro que o sucesso deste novo automóvel faria com que a MG tivesse que se mudar para uma nova fábrica. Nos finais de 1929, a MG adquiriu parte da fábrica Pavlova Leather Company, em Abingdon on Thames, umas milhas a sul de Oxford e foi aqui que permaneceu durante os cinquenta anos que se seguiram. A MG Car Company estava formalmente estabelecida, com William Morris como seu accionista principal e Presidente, e Cecil Kimber como Director Geral.

O período que decorreu entre 1930 e 1934, viu a MG tornar-se na mais famosa marca de automóveis desportivos, em todo o mundo. Em 1930, construiu para George Eyston um modelo destinado a bater recordes, com um motor baseado no do Midget, um chassis totalmente novo e uma carroçaria aerodinâmica. Este carro, o EX120, iniciaria para a MG uma carreira de quebra-recordes que duraria até 1960.

A companhia iniciou a sua especialização em versões especiais de corrida. Para além do Mark III, existia uma versão do Midget, a Doublé Twelve que em 1930 venceu a prova de equipas em Brooklands e que foi, até então, o mais importante troféu obtido pela MG e tornando-se no preâmbulo dos sucessos que estavam para vir.

O EX 120, levou directamente, em 1931, aos sobrealimentados modelos Tipo C, enquanto mais tarde, nesse mesmo ano, surgia o primeiro seis cilindros, o Tipo F Magna, um MG com um motor de 1.3 litros que era derivado do motor do Wosley Hornet, seu contemporâneo.



Havia ainda o Tipo D, um Midget de quatro lugares mas, tanto este como o tipo M, foram em 1932, substituídos pelos Midget Tipo J nas versões de dois ou quatro lugares, com modelos sobrealimentados, destinados à competição. Com os Tipo J, Kimber estabeleceu

aquilo que viria a ser reconhecido como o típico “Estilo MG”: As duas bossas no tablier e o pára-brisas rebatível, os recortes profundos nas portas e, o depósito de combustível e roda sobresselente, presos com fitas de tela na traseira do veículo. Originariamente, os Tipo J tinham guarda-lamas no género dos das bicicletas mas posteriormente passaram a ter outros mais compridos e bem lançados que igualmente passaram a fazer parte da imagem de marca MG.

No início de 1933 surgiu mais um novo modelo, o Magnette Tipo K, com um motor de seis cilindros ainda mais pequeno, de 1.1 litros. Os modelos de turismo de chassis longo, podiam ser equipados com carroçarias saloon de quatro portas, mas foi o modelo de chassis curto e motor sobrealimentado, o K3, que se tornou o Magnette desportivo mais famoso, ao vencer a sua classe na corrida das Mille Miglia, que constituía a sua primeira corrida no estrangeiro, tendo em 1934 um K3, obtido o 4º lugar da geral nas 24 Horas de Le Mans. Tazio Nuvolari, num K3 venceu em 1933 e por duas vezes, o Tourist Trophy e em 1934 ao volante de um modelo NE.

Entretanto, foi construído o EX127 ou o Magic Midget, para George Eyston bater mais recordes na classe dos 750cc. Este carro foi mais tarde vendido ao piloto alemão Kohlrausch e acabou os seus dias no Departamento de Testes da Mercedes-Benz.

Seguiram-se novos desenvolvimentos dos modelos Midget, Magna e Magnette – o Magna Tipo L de 1933, o Midget P e o Magnette N de 1934, enquanto os Midget Tipo Q e R eram os modelos para competição. O Tipo R de 1935, foi o primeiro dos MG monolugares abrindo novas prespectivas com a sua suspensão totalmente independente com barras de torsão. Contudo, foi em 1935 que a MG Company deixou de ser propriedade privada de Lord Nuffield passando para a Morris Motor Company. Praticamente de seguida, a MG anunciou que iria terminar com a produção de carros de corrida e retirou-se da competição.

Os novos modelos MG produzidos entre 1935 e 1939 eram fabricados com componentes de série da gama de saloons da Morris e da Wolseley. O modelo SA, apresentado no Motor Show de 1935, era um confortável saloon coupée desportivo, com um motor de dois litros que depois passou a 2.3 litros, o qual, pela sua elegância e performance, era um sério concorrente do Jaguar dessa altura. Seguiu-se o modelo VA de 1.5:itros e quatro cilindros e em 1938 surgiu o MG WA de 2.6 litros que era o maior carro da época, sendo ambos semelhantes ao SA, em termos de conceito.

Foi também em 1936 que surgiu o TA de 1.3 litros que, logo a seguir à Guerra, foi substituído pelo TB, uma versão bastante melhorada, mais robusta e com um motor de curso reduzido e com 1250cc de capacidade.

O novo MG Midget tornou-se num activo e bem-sucedido participante das provas desportivas dessa época. O bater recordes, foi também uma actividade que não ficou esquecida: em 1938, a MG construiu o EX135 para Goldie Gardner, com base no chassis do K3 e uma nova carroçaria envolvente. Em 1939, este carro estabeleceu os novos recordes da classe de 1100cc e 1500cc a velocidades superiores a 200 milhas por hora.

O melhor ano da MG, antes da Guerra, foi 1937, com quase 3.000 carros fabricados. A produção total entre 1923 e 1939, atingiu o volume de 22.500 unidades, onde se destacou a produção dos modelos Tipo M e TA, atingindo cifras individuais da casa das 3.000 unidades.

A fábrica de Abingdon foi rapidamente transformada para fazer face ao esforço de Guerra e em 1941, Cecil Kimber, o seu fundador, abandonou a Nuffield Organization por



não se conseguir adaptar ao novo clima de guerra, imposto à companhia. Cecil Kimber acabou por falecer em 1945, num trágico acidente de caminho-de-ferro.

A companhia teve então de enfrentar os desafios do pós-guerra, sem o seu líder inicial. Todavia, os homens em Abingdon voltaram rapidamente à produção automóvel, com o TC de 1945, que era uma evolução da versão TB de 1939. Em 1947, seguiu-se um pequeno saloon, o Tipo Y, que utilizava um motor similar de 1250cc e a primeira suspensão frontal, independente, da MG, que já tinha sido desenhada antes da guerra, por Alec Issigonis. O TC, tornou-se então numa marca desportiva particularmente popular e foi o primeiro modelo a ser exportado em volume significativo para os USA, onde a MG se estabeleceu como a mais conhecida marca de automóveis desportivos. Em 1950, o modelo TD, combinava o chassis e suspensão do Tipo Y, com uma carroçaria parecida com o TC. Enquanto se produziram cerca de 10.000 TC's, os TD atingiram um volume três vezes superior, sendo a grande maioria vendida na América do Norte.

Em 1953 foi nomeado como Director Geral da MG, John Thornley (1909-1994). Em conjunto com o seu Desenhador Chefe, Syd Enever, Thornley pretendia um carro totalmente renovado de forma a ser bem-sucedido no cada vez mais vital mercado dos USA. A MG fazia então parte do universo do grupo BMC. O novo 'patrão' do grupo, Leonard Lord, autorizou a produção do novo Austin Healey, o que o fez surgir alguns atritos com Thornley. No entanto um 'face lift' da versão TD, foi lançado no mercado em 1953 como sendo o modelo TF, neste ano surgiu também um novo Magnette saloon, com carroçaria monobloco e o novo motor Série B de 1.5 litros, da BMC.



1959 MGA TwinCam Coupe

Embora, muito provavelmente, constrangido, Leonard Lord deu luz verde para o novo carro e em 1955 foi apresentado o MGA, com um novo chassis e uma carroçaria envolvente que contrastava com os tradicionais modelos da MG e que era equipado como motor de 1.5 litros do modelo saloon. Depressa se tornou no mais bem-sucedido modelo MG, até então e até 1962 foram produzidos mais de 100.000 MGA's, onde estavam incluídos mais de 2.000 unidades com o motor Twin Cam e travões de disco às quatro rodas.

Com o MGA, a marca regressou à competição.

Três protótipos de MGA correram na prova de Le Mans em 1955, tendo outros modelos também corrido, mais tarde as 12 horas de Sebring, nos Estados Unidos. Um novo carro para bater recordes, o EX179, foi construído em 1954 para George Eyston e tendo por base o chassis de um protótipo de MGA. O último e mais impressionante MG para bater recordes foi o EX181, de 1957, com um motor Twin Cam sobrealimentado colocado na traseira e com uma carroçaria em forma de gota.

Este modelo foi conduzido por Stirling Moss e mais tarde por Phil Hill que estabeleceram recordes nas classes de 1500cc e 2000cc com velocidades acima das 250 milhas por hora.

Um novo MG Magnette surgiu em 1959 e era derivado de um saloon da BMC, com desenho Farina e motor de 1500cc. Os modelos que se seguiram reflectiam esta mesma filosofia: o MG Midget de 1961 era baseado no Austin Healey Sprite, enquanto o MG 1100 saloon era uma versão trabalhada do Morris 1100 de tracção dianteira desenhado por Issigonis. Em 1962, o MGA foi finalmente substituído pelo desportivo MGB com uma versão de 1.8 litros com o motor Série B da BMC.

Esta motorização estendeu-se em 1965, à versão GT coupé. O Magnette saloon terminava a sua produção em 1968 e, em 1973, o 1300 derivado da versão 1100, o MGB e o

desportivo Midget continuavam, acabando por estabelecer novos recordes de produção. Estes dois últimos modelos eram utilizados com êxito nas competições desportivas, onde o MGB conseguia particularmente bons resultados, em especial nas provas de resistência, como Le Mans, Sebring e nas 84 Horas da Maratona da Estrada em Nurburgring a qual um MGB venceu em 1966.

O sucessor do MGB, foi um MGC de seis cilindros, que teve vida curta, 1967-69 dos quais apenas se produziram 9.000 unidades, todavia o último modelo de competição da MG, antes da BL se ter retirado das corridas, foi o espectacular MGC GT. Após se ter dado a união entre da BMC com a Leyland, em 1968, a marca MG passou por um período de reactiva inactividade até que em 1973 surgiu o MGB GT V8, com motor Rover de 3.5 litros mas em que apenas 2600 unidades foram construídas durante os seus três anos de vida.

Os modelos MG, em 1974 e para fazerem face às apertadas normas de segurança do mercado americano, sofreram um 'face lift' em que foram introduzidos proeminentes pára-choques de borracha e o Midget passou a ser equipado com um motor de 1500cc da Triumph. O Midget acabou por ser retirado do mercado em 1979 após uma produção de 225.000 unidades – sem contar com os modelos semelhantes do Austin Healey Sprite – tendo o MGB durado mais um ano e atingindo a produção recorde de 513.000 unidades. Com o final da produção do MGB, fechou a fábrica de Abingdon e a marca MG retirava-se do mercado Americano.

Durante o período em que a MG esteve suspensa, discutiram-se várias alternativas para o futuro da marca e em 1982 o nome regressou com uma versão desportiva baseada no modelo pequeno da casa mãe, o Metro. Seguiram-se depois outras versões MG baseadas no Maestro e no Montego com a possibilidade das variantes turbocomprimidas. Foi particularmente apreciado o MG Maestro 2.0 Efi, com um motor de 2.0 litros, de injeção e que se tornou um concorrente de respeito, num sector que à data era dominado pelo VW Golf GTi. Os mais populares foram os modelos Metro e Metro Turbo, que atingiram uma produção de 142.000 carros.

Foi então que em 1984, surgiu o carro de ralis, o MG 6R4 com motor V6 central e tracção às quatro rodas. Foi construído em volumes limitados e nunca chegou a ser totalmente desenvolvido, porque entretanto foram alterados os regulamentos de rali, excluindo este tipo de viaturas



No entanto, os entusiastas da MG, ansiavam pelo regresso da marca ao desporto. Na realidade, nos bastidores, o Grupo Rover estava justamente a planear esse acontecimento. Um 'cheirinho' do que se anunciava foi a apresentação do fantástico MG EX-E, no salão de Frankfurt em 1985, um conceito baseado no carro de rali MG Metro 6R4. Sob a posse da British Aerospace desde 1988, os planos para um novo desportivo MG, foram acelerados. A gama de saloons MG foi descontinuada em 1991 e no ano seguinte introduziu-se o MG RV8. Apresentava-se como uma versão redesenhada do MGB e era equipado com um motor V8 de 3.5 litros da Range Rover. Foi intencionalmente e desde sempre assumido como um modelo de produção limitada e apenas 2.000 unidades foram fabricadas, a maioria para exportação, nomeadamente para o Japão.

Estavam agora em discussão uma diversidade de propostas para o fabrico de um desportivo MG, radicalmente novo. O Grupo Rover decidiu-se então a favor do projecto denominado PR3, um dois lugares de motor central que sob muitos aspectos ia contra as tradições MG mas que ainda se mantinha como um desportivo acessível, utilizando alguns componentes dos outros modelos do Grupo e seguindo as pegadas dos mais populares modelos MG do passado. O motor era um desenvolvimento do Série K de 1.800cc com

uma versão avançada de Controlo Variável de Válvulas (VVC), no modelo mais potente, enquanto a suspensão era baseada no sistema Hidragas mas conectada frente/traz.

A maior parte do trabalho de desenvolvimento, foi levado a cabo antes do Grupo Rover ter sido comprado pela BMW em 1994, mas o seu lançamento apenas se deu um ano após, no salão de Genebra, em Março de 1995. Batizado de MGF, o novo modelo entrou em produção de série em Longbridge, em Agosto de 1995, tendo rapidamente atingido um enorme êxito tanto no seu mercado doméstico como no de exportação. Na realidade, o MGF tornou-se no carro desportivo mais vendido no Reino Unido, desde a data do seu lançamento.

O novo milénio trouxe consigo uma reorganização fundamental nos planos da BMW, culminando na separação do Grupo. A 9 de Maio de 2000, o Phoenix Consortium adquiriu os negócios do Grupo Rover, que incluía as marcas Rover e MG. Pela primeira vez desde há muitos anos a companhia voltou a ser independente, de propriedade Britânica e livre de dívidas. A atenção centrou-se nas marcas MG e Rover, formando-se o MG Rover Group propriedade da Phoenix Venture Holdings e agora livre para formar outras parcerias.

A nova estratégia era orientada no sentido de desenvolvimento do produto e as primeiras evidências notaram-se com o aparecimento de novos modelos e a revisão da gama MGF. Um novo modelo de entrada, com motor 1.6 litros e o mais desportivo Trophy SE de 160 Ps de potência, foram lançados em Janeiro de 2001, com as vendas MG a atingirem mais um pico, no final do ano. Janeiro de 2001 começou com o anúncio de uma nova gama de sloons MG seguindo-se uma intensa actividade. Um assalto às 24 Horas de Le Mans, com o Lola LPM675 que correu sob chuva torrencial impondo um ritmo impressionante. A notícia da compra da Qvale Automotive para produção de um super MG antecedeu o lançamento em julho, dos saloons – ZR, ZS e ZT – que foram entusiasticamente recebidos. O ZS disputou a temporada que restava do British Car Championship, conseguindo uma pole e uma vitória logo na terceira prova disputada.



Em curto espaço, assistiu-se em 2002 ao lançamento do sucessor do MGF – que se mantivera até então e durante seis anos como o desportivo mais vendido no Reino Unido – o novo MG TF. Este apresentava-se com nova linha, melhoramentos na suspensão e numa atractiva gama de quatro versões. Numa questão de meses, a gama MG tinha sido refrescada e acrescentada para o quádruplo.

Durante esse ano foram introduzidos uma série de derivados do ZS e do ZT, incluindo Diesel e um ZT Turbo com motor 1.8 litros. No salão de Birmingham, em Outubro, foi apresentado o mais potente MG de sempre – o MG X Power SV com uma potência que pode atingir os 965hp e a um preço de £75.000.

Em 2003 introduziram-se novas versões, no escalão mais acessível de preços, como foi o caso do ZS 1100 e do ZT 120, mas foi a introdução do potente ZT 260 V8 com motor de 4.6 litros, que mais desafiou a imaginação do público.

Em 2004 celebram-se os 80 Anos da MG. As virtudes da marca sempre estiveram ligadas às suas potencialidades desportivas combinando acessibilidade de preços com um verdadeiro prazer de conduzir. Estas características mantêm-se a todos os níveis nesta gama de automóveis que orgulhosamente ostenta o famoso emblema do Octógono.

# Marcos na História da MG

-  1924 – Cecil Kimber, Director Geral das Morris Garages, estabelece um nicho de mercado para carros Morris mais rápidos e desportivos. Em pouco tempo o MG seria conhecido pela sua "*affordable performance*", num mercado em expansão.
-  13 Março de 1924 – Data em que ficou concluída a construção do MG de Jack Gardiner.
-  1 Maio de 1924 – o Octógono foi registado como marca.
-  1 Setembro de 1924 – Lançou-se no mercado o super desportivo MG 14/28.
-  O número de telefone – Abingdon 251 – tornou-se no prefixo da chapa de identificação do chassis da maioria dos MG.
-  Nos anos 30, o sucesso competitivo dos MG ficou marcado pela vitória na classe, de um K3 nas Mille Miglia de 1933 – a primeira vez que não vencia uma marca Italiana.
-  O mais famoso cliente de um TC, o Duque de Edimburgo, comprou um MG em Agosto de 1947.
-  Em 1952, os motores das Séries A e B eram desenhados e fabricados em Longbridge para equiparem o MG Midget, o Magnette Série Z, o MGA e o MGB.
-  A produção do TF e do Magnette ZA, utilizavam o indicativo telefónico da sede de Birmingham "501" como prefixo de identificação dos chassis.
-  16 de Maio de 1956 – Atingiu-se a fabricação do carro 100.000 com um MGA 1500 de volante à esquerda.
-  O Príncipe Carlos toma posse do seu MGC GT em 1969 (SGY 766F), que mais tarde viria a oferecer ao Príncipe William, seu filho.
-  Outubro 1975 – Construiu-se o carro nº 1.000.000 – uma versão única de um MGB, Longo, em Brooklands Green e jantes especiais "Jubileu".
-  1962 – Inicia-se em Longbridge o fabrico do MG com os modelos da gama 1100/1300.
-  9 Maio 2000 –As marcas MG e Rover regressam a um proprietário independente, com toda a operação de desenho, engenharia, produção, marketing e vendas centralizada em Longbridge.
-  Mantendo a tradição, o prefixo de identificação do chassis dos novos TF, foi recolher os três últimos algarismos do número do telefone de Longbridge "101".
-  16 Abril 2002 – Foi produzida uma edição especial do TF 160 – Golden Jubilee, assinalando a produção do MG 1.500.000.



- **Fotos para fins editoriais:** [www.media.mg-rover.com](http://www.media.mg-rover.com) » Pictures » MG » Historical

**MG ROVER PORTUGAL**

Relações Públicas

Abril 04

