



La genesi ► La MG A è figlia di quella nobile casata inglese che fu la Morris Garages, attiva fin dal 1922. Nata come azienda indipendente, nel 1952 venne assorbita dalla British Motor Corporation (BMC) e, dopo diversi passaggi di proprietà, appartiene oggi alla cinese SAIC Motor. ► La piccola spider di matrice sportiva fu prodotta tra il 1955 e il 1962, sostituendo le vecchie serie T. Il suo debutto in società avvenne al Salone di Francoforte, nel 1955. La BMC, in quel glorioso periodo, ne vendette 101'081 unità, di cui la stragrande maggioranza destinata ai paesi esteri. Con 5'869 esemplari riservati al mercato interno, ancora oggi vanta la più alta percentuale di esportazione rispetto ad ogni altro brand inglese. ► La progettazione risale al 1952, quando il designer MG Syd Enever creò un corpo più snello per la TD

Le Mans di George Philips. Il prototipo presentava però alcuni problemi significativi e, in particolare, una seduta del conducente troppo alta, determinata dalle limitate condizioni d'utilizzo imposte dal telaio TD. La soluzione fu ridisegnare interamente lo chassis, in maniera che la posizione del conducente fosse più ergonomica. Ne nacque una macchina test che fu mostrata a Leonard Lord, l'allora presidente della compagnia, il quale ebbe l'idea di concepire un'auto completamente nuova, nonostante avesse firmato due settimane prima un accordo con Donald Healey per costruire la Austin-Healey. ► La contrazione delle vendite, per ciò che concerneva le MG più classiche, determinò un cambio di mentalità anche a livello di marketing e il nome della vettura, designata inizialmente serie-UA, fu cambiato. La decisione venne

assunta proprio per sottolineare il netto distacco rispetto a quanto era stato prodotto fino ad allora. Il modello fu chiamato MG A: il "primo di una nuova linea", per citare la pubblicità dell'epoca.

Motori e tecnologia ► Non vennero più montati i tradizionali XPAG, originariamente destinati alla piccola spider, ma propulsori d'ultima generazione tipo B-Series che, anche in termini di razionalizzazione dello spazio, si rivelarono più efficaci: creati dalla BMC, consentirono di abbassare la linea del cofano per rendere la silhouette più filante. ► La prima versione, la MG A 1500 (5'875 unità costruite), montava un 1'489 cm³ che sviluppava 68 cv (51 kW), ma la potenza fu presto aumentata a 72 CV (54 kW). Tutte le ruote erano dotate di freni idraulici a tamburo. Ne fu realiz-

MG A: LA SPIDER

che fece sognare un'intera generazione



La MG A è forse una delle vetture più affascinanti, sotto il profilo estetico, che ci sia mai capitato di poter osservare negli ultimi anni, durante le nostre brevi incursioni nel mondo dell'oldtimer. I mastri progettisti, senza scendere nello sfarzo fine a se stesso, hanno saputo trasmetterle quel tocco d'eleganza britannica che non ne smentisce il pedigree, sviluppando, al contempo, un'ineguagliabile raffinatezza delle linee. Le sue dimensioni ridotte ne esaltano la straordinaria bellezza, che l'ha resa sogno e desiderio per un'intera generazione di giovani smaniosi di guidarla sulle ali del vento.



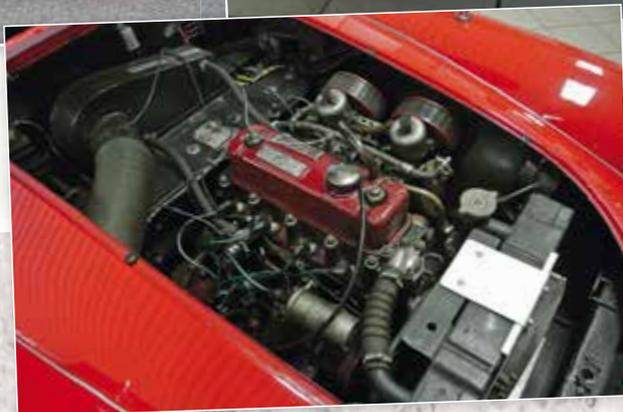
zata anche una versione coupé. ► Nel 1958 entrò in commercio la variante Twin Cam; si avvaleva di un propulsore ad alte prestazioni, derivato dal B-Series, con la testa cilindro in alluminio, contraddistinto da un alto rapporto di compressione e capace di sviluppare 108 CV (100 nella versione a bassa compressione). Furono introdotti quattro freni a disco Dunlop e ruote in acciaio simili a quelle utilizzate sugli adattamenti racing della Jaguar (su di essa non comparvero mai cerchi a raggi). Il motore era noto per i problemi di affidabilità derivati da un concetto produttivo sbagliato e le vendite non ebbero mai il successo sperato. Ironia della sorte, la soluzione fu scoperta solo dopo che l'industrializzazione fu terminata (per un totale di 2'111 pezzi) e molte Twin Cam restaurate sono oggi più affidabili di allora.

Nel maggio del 1959, sulla serie standard fece capolino un 1'588 cm³ da 79.5 CV, che sancì di fatto la nascita della MG A 1600. I numeri ne confermarono il successo, con ben 31'501 unità assemblate in meno di tre anni. Esternamente non presentava differenze di rilievo rispetto alla sua progenitrice, se non alcuni dettagli: color ambra o bianco (a dipendenza dal mercato cui era destinata), aveva fari anteriori con copri lampade bianchi, fanali posteriori separati dagli indicatori di direzione e, così come indicava il nuovo codice della strada, presentava la scritta 1600 nella parte posteriore. Alcune di esse, che utilizzavano i telai restanti delle Twin Cam, vennero classificate come De Luxe. ► Per le successive 1600 Mark II e 1600 Mark II De-Luxe del 1961 (8'198 roadster e 521 coupé), la cilindrata del

motore fu portata a 1'622 cm³, aumentando l'alesaggio da 75,4 mm a 76,2 mm. Questa versione rese la guida più rilassata alle alte velocità. I tratti estetici non corrisposero però al miglioramento delle prestazioni: alcuni dettagli ne sciuparono il fascino, appesantendone la linea. ► Il 1962 segnò la svolta e la fine di un'epopea: vide la luce la MG B, che cavalcò i decenni fino al 1980.

La nostra vettura

Siamo saliti lungo l'autostrada, fino a Faido, per incontrare di persona il proprietario della magnifica MG A 1500, del 1956, oggetto di quest'articolo. Ci ha ricevuto Aleardo Berti, un uomo d'altri tempi, autentico e verace appassionato di quelle automobili che sono state il filo conduttore di un'intera esistenza. Cresciuto nel



SCHEDA TECNICA

Modello MG A 1'500

Colore rosso

Carrozzeria (tipo)

spider due posti secchi, portante

Cambio a quattro marce
con II, III e IV sincronizzate

Trazione posteriore

Motore B-series 4 cilindri in linea
da 1'489 cm³

Potenza 68 CV DIN a 5'500 giri/min.

Rapporto di compressione 8,15:1

Coppia 10,7 kgm a 3'500 giri/min.

Alimentazione due carburatori SU 1½

Alesaggio x corsa 73 x 88,9 mm

Freni tamburo

Passo 2'388 mm

Carreggiata (ant. / post.)

1'216 mm / 1'238 mm

Lunghezza 3'960 mm

Larghezza 1'473 mm

Altezza 1'270 mm

Peso a vuoto 890 kg.

Velocità massima 152 km/h

garage del padre, ha frequentato l'apprendistato come meccanico all'Agricola ticinese, sostenendo gli esami nel 1967. Ha poi ottenuto l'attestato di Maestria federale nel 1976 ed è stato esaminatore nell'ambito formativo tra il '77 e il 2007.

► «Ho sempre adorato le motociclette, ma negli ultimi anni ho dovuto abbandonare questa mia predilezione perché i rischi erano davvero troppi. Una volta accantonate le due ruote, ero solito dire che avrei voluto possedere una cabriolet. Una dei miei tempi però, che potesse restituirmi quel fascino assoluto di cui i mezzi moderni sono generalmente privi e che mi ricordasse l'epoca in cui iniziavo ad assaporare questo meraviglioso mondo meccanico. Quand'ero apprendista, mi passarono per le mani ben 3 MG; vetture abbastanza comuni allora, che acquistavamo e rivendevamo per guadagnare qualche soldo. Erano soprattutto i giovani a rimanerne ammaliati». ► Aleardo Berti, al momento di comprare la sua spider, fu però indeciso. Era attratto anche dall'Alfetta Duetto. La MG A ebbe però la meglio, grazie alla sinuosità delle sue stupende forme, che si distanziavano dalle spigolature della TC o della TD. ► «Me la vendette un amico con cui avevo fatto la Scuola reclute, in principio degli anni 90. Lui aveva già iniziato a sistemarla ed io proseguii nell'opera. Un impegno non indifferente, che durò parecchi mesi (lavoravo la sera o nei fine settimana). La

spogliai completamente e poi, con pazienza e diligenza, ne restaurai ogni pezzo, demandando soltanto le opere da carrozziere e sellaio. Adesso, sarebbe l'ultima auto da cui mi separerei». ► Fu difficile trovare i pezzi di ricambio in assenza di internet, ma l'avvento di questo strumento rivoluzionò anche tale commercio. ► «Ho usato molto la piccola MG, soprattutto quando, nei weekend di sole, raggiunge-

vo la cascina di montagna a Carì con mia moglie. È un po' traballante, perché le sospensioni sono ancora concepite alla "moda vecchia". Inoltre, essendo uno tra i primi modelli esportati, ha la guida a destra. Bisogna stare attenti, altrimenti si rischia di "prendere" un qualche marciapiede. È però in assoluto quella che mi dà più soddisfazioni».

Testo e Foto: Elias Bertini

