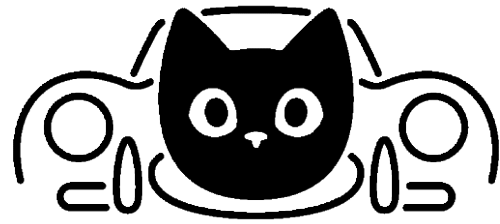


Black Cat's Mechanics

20 rue de la Crête Saint Jean
14790 Fontaine-Etoupefour
SIRET *en cours d'immatriculation*

☎ 06 13 59 05 95

✉ bcm.contact.14@gmail.com



Mise en état assimilé à “neuf” ou “état concours” d'une MGA roadster 1500 et 1600



MGA



The MGA could hardly fail. It had all the ingredients of the older upright models that came before it—like the TA, TD and TF—but with a body which looked incredibly modern in the mid-1950s.

B-series engine

The MGA's predecessor had a 1,466-cc engine which was replaced for the MGA by the B-series engine, originally in 1,489-cc form.

Optional heater

There is little that is luxurious about the early MGA; even the crude Smiths heater was an option.

Optional four-wheel discs

Early MGAs have drum brakes all around, the Twin Cam has front discs, as did all MGAs from 1959. Toward the end of production you could order four-wheel Dunlop disc brakes if you specified the center lock wire wheels.

Optional axle ratio

If you wanted better acceleration from your MGA you could order a lower rear axle final drive ratio (4.55:1 compared with 4.10:1).

No door handles

With car theft almost unheard of in the mid-1950s, it was possible to build a car with no external door handles. You simply put your hand through the sliding side window and opened the interior handle. It was also cheaper and gave a cleaner look to the door.

Wire or disc wheels

The MGA could be ordered with either center lock wire wheels or the more modern looking perforated steel discs.

Rack-and-pinion steering

Many 1950s British sports cars used advanced (for its time) rack-and-pinion steering.

Alloy body panels

To help reduce weight, the hood, fenders, doors and trunk are all made of aluminum instead of heavy steel.

Live axle

Virtually all sports cars from the 1950s had live rear axles with semi-elliptic leaf springs. This arrangement worked well in the MGA.



Different grill

Early MGAs, like this one, have a sloping radiator grill, but for the last of the line, the MkII, the grill bars are inset almost vertically.



Specifications 1959 MGA MkI

ENGINE

Type: In-line four cylinder
Construction: Cast-iron block and head
Valve gear: Two in-line valves per cylinder operated by single block-mounted camshaft via pushrods and rockers
Bore and stroke: 2.96 in. x 3.50 in.
Displacement: 1,588 cc
Compression ratio: 8.9:1
Induction system: Two SU H4 carburetors
Maximum power: 60 bhp at 5,500 rpm
Maximum torque: 55 lb-ft at 4,000 rpm

TRANSMISSION

Four-speed manual

BODY/CHASSIS

Separate box-section chassis with steel and alloy two-seater roadster or coupe body

SPECIAL FEATURES



MkI MGAs have upright rear lights mounted on small fender pinths. The MkII is recognizable by its stylish horizontally-mounted rear taillights.



The MGA always relied on twin SU carburetors, giving the engine extra fuel to produce more power over the B-series-powered sedans.

RUNNING GEAR

Steering: Rack-and-pinion

Front suspension: Double wishbone with coil springs and lever arm shocks

Rear suspension: Live axle with semi-elliptic leaf springs and lever arm shocks

Brakes: Discs front, drums rear

Wheels: Center lock wire spoke or steel disc, 16-in. dia.

Tires: 5.50 in. x 18 in., crossply

DIMENSIONS

Length: 136 in. Width: 58 in.

Height: 50 in. Wheelbase: 94 in.

Track: 47.5 in. (front), 48.2 in. (rear)

Weight: 1,985 lb.

Informations générales sur la restauration du véhicule

La durée de restauration est estimée à plus de 500h de travail et à peu près 6 mois. Cette durée dépend évidemment très fortement de l'état initial du véhicule. C'est pour cette raison que le planning n'est qu'indicatif et sera mis à jour régulièrement à la hausse comme à la baisse en fonction des événements rencontrés, essentiellement sur les trois premières étapes de la restaurations.

Toutes les étapes de la restauration feront l'objet d'un reportage photo permettant au client de suivre l'avancement des travaux semaines après semaines.

Le tarif de la restauration seront susceptible de fluctuer en fonction de l'état initial de la voiture observé après démontage complet des différents éléments de carrosserie, sellerie, mécanique (moteur, transmission, frein, alimentation, carburation, refroidissement), d'électricité et d'instrumentation.

Il est à noter que la qualité des pièces d'origine étant souvent supérieure à la reconstruction, nous privilégions la restauration au remplacement. Nous tenons à nous rapprocher le plus possible de l'état d'origine du véhicule avec le soucis de conserver les détails présents lors de sa fabrication.

Le prix de la restauration est basé sur la version standard de la voiture lors de sa vente et des éléments d'accastillages, de capote, de sellerie et d'intérieur disponible auprès des différents fournisseurs de pièces neuves et d'occasion sur le marché de la voiture anglaise. La sellerie sera entièrement neuve, diaphragme, mousse, tissu ou cuir, panneaux de portes, tableau de bord (pour MKII ou option sur autre modèles). Les éléments de sellerie ou de capote de couleur et matière personnalisée sont en option.

Le principal poste à risque en restauration réside dans le châssis du véhicule. Une corrosion trop importante et perforante nécessitera de remplacer certaines parties du châssis, voir envisager le changement complet de celui-ci, ce qui nécessite une recherche longue et compliquée. De même si certains éléments de la carrosserie sont trop endommagé leur remplacement par des éléments neuf devra être envisagé. A ce stade une discussion sur la poursuite des travaux sera à prévoir. Un arrêt des travaux entraînera le payement que de la première étape de restauration.

La restauration du moteur comprend un surfaçage et un passage au sans plomb de la culasse, le changement des soupapes et ressorts, le changement de tous les paliers et des pistons ainsi que tous les joints et des pièces dont l'état d'usures nécessite le réusinage ou le remplacement. La chaîne de distribution est systématiquement remplacée par une neuve, de même pour les pompes à eau et huile.

Un moteur peut être restauré à neuf si le bloc moteur et la culasse ne sont pas fissurés ou cassés. Dans ce cas la nécessité du changement complet du bloc moteur est en plus du prix de la restauration. Par contre un arbre à came usé ou endommagé, ou toute autres pièces abîmé mais n'impliquant pas le bloc moteur ou la culasse, ne nécessitera que le changement de la pièce elle même.

La restauration du moteur est faite selon les éléments et performances standards. Les modifications de palier, arbre à came, de vilebrequin ou de culasse pour une amélioration des performances sont optionnels et à discutés avant les travaux.

La transmission est également entièrement restauré. La boîte de vitesse est inspecté et les pièces défectueuses changés dans la mesure de leur disponibilité sur le marché.

Liste des travaux de restauration :

Châssis

Décapage intégrale. Réparation des éléments endommagés ou douteux.
Passage en cataphorèse selon les pièces.
Remplissage de cire dans les corps creux.
Mise en apprêt époxy et peinture époxy noir.

Carrosserie

Décapage intégrale.
Réparation des éléments endommagés.
Traitement cataphorèse de éléments selon leur taille.
Ajustement après remontage sur châssis.
Mise en apprêt.
Peinture intégrale.

Électricité

Installation d'un câblage neuf.
Mise en protection des installations à l'aide d'un boîtier fusible et relais.
Remplacement de tous les éclairages par des éléments neuf avec phare H4, feux de recul et anti-brouillard arrière discret.
Installation de branchement par des connecteurs automobile étanche en remplacement des connecteur mono fils.
Installation prises USB discret sous le tableau de bord.
Batterie neuve .
Remise à neuf du dynamo/alternateur ou remplacement si non réutilisable.
Remise à neuf du démarreur ou remplacement si non restaurable.
Remise à neuf de l'allumeur ou remplacement si non restaurable.
Vérification et remise à neuf des différents éléments du tableau de bord.
Remplacement de l'ancienne électronique du compte tour par une électronique neuve et calibrée.
Interrupteurs et boutons remplacés par du matériel neuf.
Lave glace électrifié.

Alimentation et carburation

Installation d'un réservoir à essence neuf lorsque nécessaire.
Jauge et pompe à essence remplacé par des éléments neufs.
Carburateur entièrement restauré à neuf.
Installation d'un filtre à essence
Tuyauterie remplacé par des éléments neufs.

Hydraulique

Remise à neuf des systèmes hydraulique de frein et d'embrayage
Remplacement de la tuyauterie et flexibles par du matériel neuf

Trains roulants et suspensions

Démontage, décapage et traitement cataphorèse des trains avant et arrière.

Amortisseurs révisés.

Silent bloc remplacés par des éléments neufs.

Remplacement des rotules de direction et réglage de la géométrie.

Freins

Étriers entièrement reconditionnés à neuf.

Plaquette et garnitures neuves.

Cylindres de frein (pour les freins à tambour) remplacé par du matériel neuf.

Tuyauterie et durites remplacés par des éléments neufs

Moteur

Restauration complète ou échange standard selon délais.

Passage au sans plomb de la culasse.

Transmission

Kit d'embrayage neuf.

Boîte de vitesse reconditionné ou échangé par une boîte 5 vitesses selon option.

Remise à neuf du différentiel et des cardans

Tous les roulements et joints sont remplacé par du matériel neuf

Général

Remplacement de tous les silent-blocs, joints et caoutchouc par des éléments neufs.

Accastillage neuf ou re-chromé.

Visserie neuve et petites pièces décapées et zingué.

Pneus neuf, y compris la roue de secours.

Pare brise neuf.

Intérieur

Moquette, panneaux de portes, sellerie et capote neuve

Volant, pommeau et autres pièces remplacés par des éléments neuf d'origine selon l'état.

Le tableau de bord est peint à la couleur de la carrosserie pour le modèle 1500 et 1600. Le modèle 1600 MKII à un tableau de bord personnalisable avec bordure chromé.

Tarifs

Le prix de la restauration est de 35.000€ TTC hors options.

La garantie pièce et main d'œuvre est de 1 ans à compté du jour de livraison. La garantie ne tiens pas compte de l'usure normale de certaines pièces comme les garnitures de freins, les pneumatiques, l'huile etc.

Les différentes étapes de la restauration s'accompagnent d'un règlement dont le montant dépends de l'étape accomplie. Les étapes sont les suivantes

1. Commande
2. Démontage complet et inspection du véhicule
3. Étape fin de carrosserie
4. Étape fin de peinture
5. Remontage des éléments techniques (trains roulants, électricité, freins, moteur,...)
6. Étape fin de sellerie
7. Livraison

Liste des éléments compris dans le prix initial ou en option :

<i>Éléments</i>	<i>Compris dans le prix initial</i>	<i>En option</i>
Éléments esthétiques		
Jantes	Jantes à fils peintes	Jantes à fils chromé
Moquettes	Choix sur catalogue MSC	Au choix en sellerie ou autre catalogue
Sellerie	Choix sur catalogue MSC	Au choix en sellerie ou autre catalogue
Habillage portes	Choix sur catalogue MSC	Au choix en sellerie ou autre catalogue
Moquette de coffres	Non compris	Au choix en catalogue ou sellerie
Capote	Choix sur catalogue MSC	Au choix en sellerie ou autre catalogue
Porte bagages	Non compris	Choix sur catalogue Montage 50€
Vitres latérales	Non compris	Choix sur catalogue
Pare-brise	Standard	Teinté
Éléments techniques		
Frein avant	1500: tambours 1600: disques	1500: disques 1600: disques renforcés
Assistance de freins	Non présent sur la voiture	Kit assistance de frein
Allumage électronique	Accuspark ou équivalent	-Lumenition ignition -Allumeur CSI programmable -Allumeur CSI programmable + antivol -Rupteur
Chargeur électrique	Modèle présent sur le véhicule, reconditionné à neuf	Alternateur
Démarrreur	Modèle présent sur le véhicule, reconditionné à neuf	High torque
Radiateur d'eau	Modèle présent sur le véhicule, reconditionné à neuf	Aluminium
Radiateur d'huile	Modèle présent sur le véhicule, si existant, et reconditionné à neuf	Standard / Fast road ou race Montage 50€
Conversion filtre à huile à cartouche	Non compris	Kit d'adaptation
Ventilateur électrique	Non compris	Kit avec sonde T° Montage 50€
Boite de vitesse	Origine, 3 synchro, reconditionnée à neuf	Ford T9 à 5 vitesses Mazda MX5 5 vitesses

Éléments pratiques		
Tracker GPS	Non compris	Selon choix du modèle et du système
Autoradio	Sans ou appareil fourni par le client	Autoradio BT

La liste des options proposées n'est pas limitée. Les fournisseurs de pièces MG offrent une telle quantité d'option que ce seul document ne peut les résumer. Les options sélectionnées font cependant partie des plus courantes pour un usage routier classique du véhicule.

Le détail des options proposées est présenté ci-dessous

Jantes

Note : les jantes tôle d'origine du véhicule ne sont plus disponibles sur le marché de la reconstruction. Cependant, certains vendeurs de pièces d'occasion proposent encore ces jantes, mais le prix n'est pas fixé.

Par défaut : jantes fil peintes

Painted Wheel



En option : jantes fil chromées

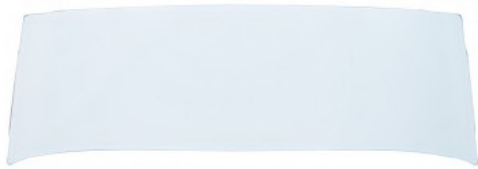
Chrome Wheel



Prix +320€ (Pour le lot de 4)

Pare-brise

Pare-brise non teinté par défaut



En option : pare-brise teinté



Prix +232€

Freins avants

MGA 1500 : Freins a tambour par défaut
Kit Feins à disque. Nous consulter

MGA 1600 : Freins à disque standard
Disques renforcés, prix +66€

Assistance de freins

Kit servofrein en option, prix 90€



Allumage électronique

Note : d'autres systèmes que ceux proposés existent sur le marché. Nous en faire la demande

Par défaut : Allumage électronique Accuspark



En option :

Allumeur CSI : Prix+378€

Allumeur CSI avec **antivol** :Prix+592€

Montage : 100€



Allumage électronique (options)

Lumenition Performance Ignition. Allumage avec amplificateur

Prix + 387€

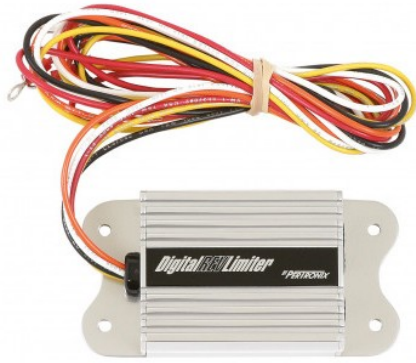
Montage : 50€



Limiteur de régime moteur. Permet de limiter le régime moteur en cas de problème.

Prix + 354€

Montage : 50€



Chargeur électrique

Par défaut : appareil d'origine remis à neuf

En option : Alternateur

Prix +120€



Démarrreur

Par défaut : appareil d'origine remis à neuf

En option : Démarrreur à couple élevé.

Permet un démarrage beaucoup plus facile du moteur à froid.

Prix +290€



Radiateur d'eau

Par défaut : appareil d'origine remis à neuf ou remplacé par élément standard si non réutilisable

En option : Radiateur aluminium

Prix + 804€



Radiateur d'huile

Optimise le refroidissement du moteur

Par défaut : Modèle présent sur le véhicule, si existant, et reconditionné à neuf

En option : Kit complet

Prix 320€

Montage : 50€



Conversion filtre à huile à cartouche

Permet l'utilisation de filtres à huile à cartouche plus efficace et plus simple à changer.

Non présent par défaut

En option : Kit d'adaptation

Prix : 49€



Ventilateur électrique

Permet le refroidissement en condition de circulation difficile quand la voiture roule au pas (bouchon, chaleur)

Non présent par défaut

En option

Prix : 282€

Montage : 50€



Boite de vitesse

La conversion en boite 5 vitesses permet un passage des vitesses beaucoup plus souple qu'avec la boite 3 synchro d'origine, et de bénéficier d'une 5ième vitesse (équivalent overdrive) pour roulage à vitesse de croisière avec un régime moteur moins élevé.

Kit complet de conversion boite 5 vitesses Mazda (kit adaptation+boite de vitesse)

Prix : 3942€



Kit de conversion pour boite Ford T9 5 vitesses (kit adaptation seulement)

Prix : 2000€



Boite de vitesse T9

Prix : 1722€

A noter qu'une boite de vitesse T9 peut se trouver d'occasion et être reconditionné à neuf, le tout pour environ 500€

Tracker GPS

Les tracker GPS permettent de suivre la position de la voiture en cas de vol. Il y a plusieurs système disponible sur le marché, avec ou sans abonnement.

Le boîtier du tracker doit être soigneusement dissimulé quelque part dans le véhicule afin de retarder le plus possible son arrachement. Il faut donc prévoir très en amont des travaux pour créer une cachette sécurisée et accessible par le propriétaire du véhicule. Le tracker doit pouvoir être alimenté selon les modèles, ou rechargé de temps en temps.

Classic Tracker

Permet l'immobilisation du véhicule en cas de vol

Prix : 404€

Abonnement annuel : 100€



TRAKmy

Abonnement annuel: 99€



KHIKO

Prix:390€

Pas d'abonnement



Autoradio

Le choix de l'autoradio est laissé au libre choix du client tant la diversité des modèles est grande sur le marché. Il est à noter qu'un système classique nécessite la pose de haut parleurs derrière la grille centrale (ou sous le tableau de bord) ou derrière les sièges, ou les deux. Cette solution entraîne donc un coup supplémentaire lié au câblage. Le prix dépend de la complexité de l'installation.

Il existe cependant aujourd'hui des systèmes Bluetooth compact de très bonne qualité sonore pouvant être installé sous le tableau de bord de façons très discrète. Le haut parleur est relié au téléphone mobile du conducteur par liaison BT. Cette dernière solution est privilégiée car elle permet de conserver le design du tableau de bord d'époque.