

Caractéristiques techniques

MG METRO 6R4, 1986

Moteur 6-cylindres en V ouvert à 90° en position longitudinale et centrale AR, tout alu, 2 991 cm³ (92 x 75 mm), 250 ch à 7 000 tr/min (420 ch et plus sur les modèles compétition, 410 ch sur le modèle essayé), 31 mkg à 4 500 tr/min, rapport volumétrique 10,5 à 1, 4 soupapes par cylindre, 2 arbres à cames en tête par rangée de cylindres, vilebrequin 4 paliers en acier forgé, injection mécanique Lucas "Micos", allumage électronique, lubrification par carter sec.

Transmission permanente aux 4 roues, boîte 5 vitesses non synchronisées, pignons à taille droite "dog" et 1^{re} inversée associée à un coupleur "visqueux" Fergusson, répartition du couple AV/AR 1/3-2/3, différentiels AV/AR autobloquants.

Direction directe à crémaillère. Assistance entraînée par le différentiel avant sur les autos d'usine.

Freins à commande hydraulique, disques AV/AR ventilés.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV/AR McPherson avec triangles inférieurs et barre stabilisatrice. Hauteur de caisse ajustable.

Structure/Carrosserie coque autoportante en acier avec arceau de sécurité intégré, unité AR supportant le moteur en structure tubulaire, éléments de carrosserie en tôle d'acier (éléments en Kevlar sur les autos d'usine), berline 2 portes avec hayon AR, 2 places.

Dimensions longueur 3,657 m, largeur 1,86 m, hauteur n.c., empattement 2,412 m, voies AV/AR 1,51/1,55 m.

Roues jantes en alliage léger, pneus Pirelli P7 Corsa, AV 235/40 R17, AR 245 620 R17.

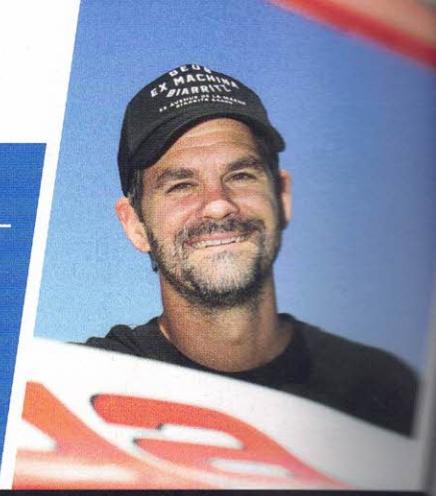
Poids (à vide) 960 kg.

Vitesse maxi + de 200 km/h.

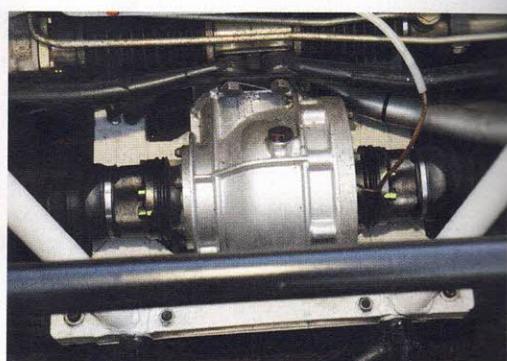
Simon Duchassin

« C'est une auto exigeante mais facile à prendre en main. » C'est en ces termes que Simon Duchassin m'avait présenté la Metro lors de notre rencontre au Tour Auto 2021 alors qu'il partageait le volant de l'AC Ace essayée pour Autoretro (cf. n° 467) avec Guillaume Conti. Promesse était prise de "descendre" à Biarritz où est basée Cobalt Automobiles, la société de Simon. « Cette auto a fait l'objet d'importants travaux, à commencer par la réfection totale de sa mécanique. Le bloc, les culasses, le vilebrequin, tout a été repris et remonté à l'identique des moteurs des Metro de course de l'époque, un travail énorme qui a nécessité de passer le moteur au banc dynamométrique avant de le réinstaller dans la caisse. Depuis, elle tourne comme une horloge et est capable de reprendre le départ de n'importe quel rallye. C'est d'ailleurs ce qu'elle n'a cessé de faire depuis février 1986, date à laquelle Ian Maldonalson l'a engagée à sa première épreuve : le Clarendon Crystal Galway Rallye. »

“ Remontée scrupuleusement comme à l'époque. ”



L'habitacle est entièrement encadré d'un arceau tubulaire qui équipait toutes les 6R4, y compris les versions Clubman.



La répartition du couple est assurée par un coupleur Fergusson, un tiers pour les roues avant et deux tiers à l'arrière, et avec un autobloquant par pont.

Les roues de 16 pouces ont fait place à celles de 17 pouces équipées de pneus Pirelli Corsa.