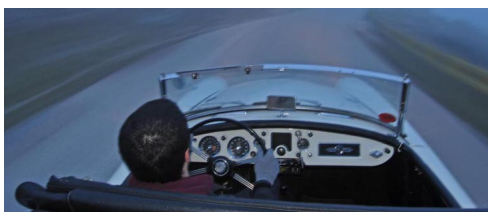


**Το MGA μπήκε στην παραγωγή, στο νεφοσκεπές Abington, το '55, αντικαθιστώντας το προπολεμικό MG TF. Ο κόσμος το πρωτογνώρισε στην έκθεση της Φρανκφούρτης τον Σεπτέμβριο, εκείνης της χρονιάς, ενώ αντικαταστάθηκε από το MGB, τον Ιούλιο του '62.**

Σε αυτά τα επτά χρόνια, μόλις το 5,7% (5.869 μονάδες) από το σύνολο της παραγωγής (101.081) διατέθηκαν στην Βρετανική αγορά. Όλα τα υπόλοιπα εξήχθησαν. Είναι το μοντέλο, με το πιο χαμηλό ποσοστό πωλήσεων στην ημεδαπή αγορά. Η συντακτική ομάδα του περιοδικού The Motor δοκίμασε το 1959, ένα 1600άρι στο οποίο μετρήθηκε η τελική ταχύτητα (154.7 km/h), η επιτάχυνση (0–100 km/h από στάση 13'' :3), η κατανάλωση (9.5 L/100 km).



Εκείνο το μοντέλο στοίχιζε τότε 940 λίρες, συμπεριλαμβανομένων και των φόρων που ήταν 277. Στις μέρες μας για ένα αντίστοιχο, σε άψογη κατάσταση ζητούνται και περισσότερες από 40.000, ενώ η τιμή σχεδόν πέφτει στην μέση, αν το αυτοκίνητο είναι σε μια απλώς καλή κατάσταση.



Αγωνιστικά, τα MGA, δεν έλαμψαν σε υψηλό επίπεδο, αλλά συμμετείχαν, κέρδισαν την κατηγορία τους, γνώρισαν διακρίσεις σε εθνικό επίπεδο. Το '55 στις 24 ώρες του Le Mans σε επίσημη συμμετοχή του εργοστασίου, οι Ken Miles - John Lockett, έφεραν ένα

πρωτότυπο MG EX182, στην 12η θέση της γενικής κατάταξης και πέμπτο στην πολύ ανταγωνιστική του κλάση. Ήταν μια αξιοπρεπέστατη επίδοση σε ένα αγώνα με πολύ μεγάλο βαθμό δυσκολίας.

Στην πατρίδα μας, είχαν σημαντική παρουσία, λαμβανομένων υπ' όψιν των συνθηκών, συμμετείχαν σε πλειάδα αγώνων, από την θεσμοθέτηση του Πανελλήνιου τίτλου το '56, και για τα επόμενα επτά έτη.

Μια σειρά από εικόνες, μας θυμίζει την εποχή και ανθρώπους της.



Ξημερώνει η 26η Απριλίου του '56. Μπροστά στο Παναθηναϊκό στάδιο με το νο 19 ξεκινούν το Δ' Δ.Ρ.Α., οι Π. Παπαδόπουλος – Ν. Πολίτης. Μετά από 2.400 συνεχή χιλιόμετρα και αντίστοιχη ταλαιπωρία, 62 από τα 84 πληρώματα που εκκίνησαν, αντίκρισαν την καρώ σημαία. Το εικονιζόμενο MGA βρέθηκε στην 27η θέση της γενικής βαθμολογίας.

Πρέπει όμως να σημειωθεί, πως στον αρχικό πίνακα των αποτελεσμάτων, κατείχε την δεύτερη θέση γενικής, πίσω από την εξώκοσμη Gullwing του W. Schock, καθώς και την πρώτη Ελληνική. Κατόπιν όμως ενστάσεως που κατατέθηκε σχετικά με την εκτέλεση της δεξιοτεχνίας στη Θεσσαλονίκη και μετά από παρέλευση δυο μηνών, όπου ζητήθηκε και η έγγραφη γνώμη της Διεθνούς Αθλητικής Ομοσπονδίας, προσετέθη ποινή 169 βαθμών και κατακύλησαν, έτσι, στην 27η θέση



Κυριακή 6 Ιουνίου του '57. Στρατιωτικό αεροδρόμιο Δεκέλειας. Είναι ο πρώτος πραγματικός αγώνας ταχύτητας, καθώς, επικρατεί ο ταχύτερος, χωρίς τις διαδικασίες της ρεγκιουλαριτέ της προηγούμενης χρονιάς. Στο ρεπορτάζ του «Βολάν» θα αναγραφεί:

*«Η άσφαλτος ανασκάπτεται από τις ρόδες. Οι στροφές που περνούν όλα στη σειρά τα αμάξια είναι κάτι τρομερό. Σε κάθε τους στροφή όλοι κλείνουν τα μάτια, όλοι τρέμουν, και όμως αυτοί συνεχίζουν για να τερματίσουν με εκπληκτικές μουαγιέν».*

Τρία MGA ολοκλήρωσαν σε εκείνο το πρώτο σιρκουί Τατοΐου. Με το νο 6 ο Δημήτρης Νομικός στη δεύτερη θέση της κλάσεως B6 -9, ο Παναγιώτης Περατικός στην τρίτη θέση και ο εικονιζόμενος στην γραμμή της εκκίνησης με το νο 5, Αλέξανδρος Βασιλειάδης, στην τέταρτη θέση.



Παραμονές του ΣΤ' Δ.Ρ.Α. σε πρατήριο υγρών καυσίμων με το # 16 το γαλάζιο MGA έτοιμο για την μεγάλη δοκιμασία. Ο οδηγός Γ. Κανάρογλου με φόρμα, ο συνοδηγός Γ. Χρονίδης κοστουμαρισμένος, ως συνήθως.



Μάιος του '58, ΣΤ' Δ.Ρ.Α. Εξαιρετική εικόνα από το αρχείο των [Φ.Φ.Φ.](#) /Γ.Κ. Το γαλάζιο MGA δύο Γιάννηδων (Κανάρογλου - Χρονίδης) ετοιμάζεται να εκκινήσει. Το Βρετανικό αυτοκίνητο δεν κατάφερε να ξεπεράσει τις δυσκολίες των 3.000 χιλιομέτρων εκείνης της χρονιάς. Ο τροχάιος με το κράνος, ο λευκός φράκτης στο βάθος και οι σημαίες μας δίνουν μια ολότελα διαφορετική εικόνα της Διον. Αρεοπαγίτου εκείνης της εποχής.



Ρόδος, Ιούνιος 1958. Αν και μόλις στην 15η θέση της γενικής ο Γ. Κανάρογλου θα κερδίσει την κλάση του στο πρώτο σιρκουί που διοργανώθηκε ανάμεσα από τα ενετικά τείχη της πόλης. Ο Τύπος της εποχής θα γράψει: *«Το σιρκουί της Ρόδου έκλεισε θριαμβευτικά, δάκρυα χαράς έχουν πλημμυρίσει τα μάτια των Ρόδιων αρχόντων. Ένας καινούργιος οριζών ανοίγεται για την Ρόδο, το φως που άνοιξε στον Ιερό βωμό της πατρίδος φωτίζει ήδη λαμπρά το αγωνιστικό μέλλον της ρόδου ο Διαγώρας την ξαναδοξάζει»*.

Με το #2 εκκινούν οι Δ. Νομικός- Γ. Κρητικός στο Δ' Φθινοπωρινό ράλι (1958), μήκους 1.682 χλμ. Από τα 25 πληρώματα μόλις επτά μπόρεσαν να δούν την καρώ σημαία.



Ο αγώνας περιελάμβανε και σιρκουί στον Κοκκινάρα από όπου και η εικόνα με το MGA να φαίνεται πως πιέζεται αρκετά. Στο πλαίσιο οι επιδόσεις των συμμετεχόντων, στην ανάβαση Βαρνάβα που ήταν η τελευταία δοκιμασία, καθώς και οι χρόνοι τους στον αγώνα ταχύτητας στην Κηφισιά.



Με πινακίδες κυκλοφορίας «Ξένη Αποστολή», δηλωμένος ως αμερικανική συμμετοχή με το νο 15, ο J. Kingsley οδηγεί το λευκό MGA στον τεχνικό έλεγχο του ΣΤ' Δ.Ρ.Α. τον Μάιο του '59. Με συνοδηγό τον Σταμάτη «Μόντζα» Ιωάννου θα καταφέρουν να τερματίσουν εκείνη τη χρονιά στην 25η θέση της γενικής.



