



MG TF 1.8 Stepspeed



C'est dix ans après la guerre 40-45 qu'apparut la première MG A, suivie, en 1962, par la légendaire MG B. MG (pour Morris Garage) a toujours développé des petites deux places typées. Les concepteurs de la MG B avaient déjà défini les critères à respecter pour atteindre le public : un roadster sportif, performant, efficace, financièrement abordable et utilisable tous les jours ! Facile à vivre dans toutes les conditions météo... surtout sous la pluie, sans antipatinage. La nouvelle MG TF est résolument sportive, avec une pointe d'agressivité dans le look et dans la conduite. En même temps, elle assure un agrément britannique dans son usage quotidien. Ce n'était pas gagné d'avance.

Le moteur central, entre les sièges et le coffre arrière, sait manifester la vie qui l'anime tant par sa présence sonore que par le comportement qu'il induit dans la conduite. LA MG TF est une propulsion qui tient la route comme un kart. Les suspensions sont fermes et précises, la direction est sensible. Le modèle testé

est doté d'un moteur souple (le moins pointu des 1800 cc proposés pour la TF) et d'une boîte de vitesses automatique remarquable à plus d'un point de vue.

Le premier, c'est la facilité de conduite. Le deuxième c'est l'aisance de passage d'un mode à l'autre des trois modes disponibles. Le troisième, c'est la souplesse de fonctionnement. Le quatrième, c'est la technique qui se cache derrière ce bijou. Un constructeur allemand nous avait découvert la solution Tiptronic permettant le passage des vitesses "à la volée" en mode séquentiel. Une marque hollandaise avait, il y a longtemps, mis sur le marché des voitures faciles à conduire grâce à leur boîte automatique à variation continue (les célèbres Jonquilles Variomatic). Le britannique MG associe les deux.

La transmission s'effectue par une courroie entre deux poulies de diamètres variables. Un pilotage électronique améliore les changements de rapports s'effectuant sans le moindre à-coup, avec une sonorité de patinage de l'embrayage qui, physiquement, n'en est pas un. Vous disposez donc de trois modes de fonctionnement. Le classique mode

automatique "long" qui vous permet de vous concentrer sur la circulation en laissant à la TF le soin de passer les vitesses tranquillement. Le mode sportif automatique qui assure la même fonctionnalité avec des montées franches en régime dans chaque rapport. Et enfin le mode séquentiel commandé au levier des vitesses ou au volant pour choisir le rapport, grâce à un blocage des poulies sur six positions différentes, lors d'un pilotage en montagne par exemple.

En utilisant la boîte automatique à transmission à variation continue, le moteur travaille sous une plus forte charge, donc dans de meilleures conditions de rendement thermodynamique. La consommation et les émissions polluantes sont ainsi largement diminuées. De cette façon, les 50 litres du réservoir de

carburant de cette voiture de 26.150,00 euro (TMC : 495 euro et TR : 240 euro) assurent aisément une autonomie de plus de 600 kilomètres. N'oublions pas non plus que les entretiens se font seulement tous les 20.000 kilomètres.

Des quelques décapotables que j'ai eu le plaisir de conduire, j'ai le souvenir de procédures chronophages pour se protéger lors d'averses subites. Il m'a fallu TROIS secondes pour être à l'abri et DOUZE pour continuer ma route. Le système choisi par MG est à la fois efficace et bon marché. D'autant que la lunette arrière s'ouvre indépendamment de la capote.

À 120 km/h sur autoroute, la conversation avec le passager reste commode pour autant que l'on hausse un peu le ton. La radio est idéale avec ses huit haut-parleurs. L'équipement de série est étonnant pour un cabriolet : direction assistée, ABS, volant réglable, réglage électrique des rétroviseurs chauffants, dossier réglable pour le conducteur...

