

# MG-F et TF

## 1996-2005

### Un vrai collector

Englouti dans la faillite du groupe MG Rover, ce modèle, comme les berlines sportives frappées de ces deux lettres symboles de la splendeur de l'automobile anglaise, devient, malgré lui, une pièce de collection.



Réminiscence des cabriolets anglais des années 50-60, la MG-F, devenue TF, est une voiture très sympathique, et ses propriétaires sont prêts à tout lui pardonner : volant et siège non réglables en hauteur, petit levier de vitesse et coude du conducteur contre celui du passager.



La faillite, hélas prévisible, du groupe MG Rover tourne définitivement la page de l'industrie automobile britannique. Aujourd'hui, seul Morgan peut revendiquer une véritable identité anglaise, toutes les autres marques ont, soit disparu soit été absorbées par des grands groupes ou des investisseurs étrangers. Ainsi, Aston Martin, Jaguar et Land Rover appartiennent à Ford, Mini et Rolls-Royce à BMW, Bentley à Volkswagen, Lotus au constructeur malais Proton et TVR à un financier russe. Les berlines MG, étroitement dérivées des Rover, et le cabriolet TF deviennent donc, du jour au lendemain, des pièces de collection. Il paraît bien peu probable qu'une marque rachète ce nom condamné à rejoindre, entre autres, Austin, Morris, Triumph ou Sunbeam dans les oubliettes.

Ce cabriolet, présenté au salon de Genève 1995 sous l'appellation F, traduisait alors la volonté de Rover de relancer une marque qui a connu ses heures de gloire, dans les années 50-60, en Europe mais aussi aux États-Unis. La première étape a été la commercialisation d'une série limitée de 2 000 MG RV8, une réédition de la légendaire MG B, avec un V8 et uniquement à conduite à droite.

Beaucoup moins exclusive, la F est promise à une plus grande diffusion. Première surprise, elle est propulsée par un moteur placé en position centrale arrière, une architecture

inédiée chez MG, dont les modèles ont toujours été avec moteur avant longitudinal. Seule, évidemment, la transmission ne change pas, il s'agit d'une propulsion. Sauf qu'au niveau de la conduite, cette implantation change sensiblement la donne. Vendue à partir d'avril 1996, la F, véritable roadster puisque stricte deux-places, est proposée avec un quatre-cylindres 1.8 16 soupapes de 120 ch au prix de 143 750 F, soit beaucoup plus qu'une Mazda MX-5 de 90 ch (119 900 F) ou qu'une Fiat Barchetta de 130 ch présentée simultanément à 131 900 F.

#### Distribution variable

À l'automne 1996, la gamme MG-F s'enrichit d'un quatre-cylindres 1.8 16 soupapes VVC. Il s'agit du même bloc que sur l'autre version, mais avec distribution variable. Ce "Variable Valve Control" permet d'optimiser le remplissage des cylindres, en ralentissant la rotation de la came lorsque la soupape d'admission est ouverte, et en accélérant ensuite la rotation au moment de la fermeture. Deux systèmes VVC sont situés de part et d'autre de la culasse, chacun assurant le contrôle d'un ensemble d'arbres à cames. Avec ce procédé, géré électroniquement, la puissance grimpe de 20%, soit 145 ch, et le couple de 166 Nm à 3 000 tr/mn passe à 174 Nm à 4 000 tr/mn. Ce gain ne se traduit guère au niveau de l'agrément

de conduite. L'équipement de la VVC se distingue par un volant gainé de cuir et, surtout, l'ABS de série, alors qu'il n'est qu'optionnel sur la 1.8 "normale". Quant à la capote, elle reste manuelle. Le hard-top (toit amovible) est vendu environ 10 000 F (env. 1 520 €).

#### Un 1.6 de 116 ch

L'offre moteurs va régulièrement s'élargir avec, d'abord, une version 1.8 120 ch doté d'une transmission à variation continue typé CVT à six rapports, la Stepspeed, puis une évolution sportive, la 1.8 Trophy avec ses 160 ch, sa suspension surbaissée et ses jantes alliées de 16 pouces (photos ci-dessus).

En avril 2002, la MG-F change de nom et devient TF avec, au programme, un certain nombre de modifications importantes, en plus des retouches esthétiques. Les suspensions Hydragas (sphères à gaz) sont remplacées par des ressorts, et le train arrière devient "multi-bras". Sous le capot (arrière), un 1.6 de 116 ch constitue désormais l'entrée de gamme. Pas d'autre modification jusqu'à l'arrêt de la production, en avril 2005, hormis des séries limitées : spéciale 80 ans de la marque, l'an passé, ou Vintage Racing, la dernière en date, avec hard-top et livrée blanche à bandes bleues. La fourchette de prix des derniers modèles est comprise entre 22 750 € et 27 450 €. ■

Francis Monsenergue



# MG-F et TF

## 1996-2005

### Un vrai collector

Englouti dans la faillite du groupe MG Rover, ce modèle, comme les berlines sportives frappées de ces deux lettres symboles de la splendeur de l'automobile anglaise, devient, malgré lui, une pièce de collection.



Réminiscence des cabriolets anglais des années 50-60, la MG-F, devenue TF, est une voiture très sympathique, et ses propriétaires sont prêts à tout lui pardonner : volant et siège non réglables en hauteur, petit levier de vitesse et coude du conducteur contre celui du passager.



La faillite, hélas prévisible, du groupe MG Rover tourne définitivement la page de l'industrie automobile britannique. Aujourd'hui, seul Morgan peut revendiquer une véritable identité anglaise, toutes les autres marques ont, soit disparu soit été absorbées par des grands groupes ou des investisseurs étrangers. Ainsi, Aston Martin, Jaguar et Land Rover appartiennent à Ford, Mini et Rolls-Royce à BMW, Bentley à Volkswagen, Lotus au constructeur malais Proton et TVR à un financier russe. Les berlines MG, étroitement dérivées des Rover, et le cabriolet TF deviennent donc, du jour au lendemain, des pièces de collection. Il paraît bien peu probable qu'une marque rachète ce nom condamné à rejoindre, entre autres, Austin, Morris, Triumph ou Sunbeam dans les oubliettes.

Ce cabriolet, présenté au salon de Genève 1995 sous l'appellation F, traduisait alors la volonté de Rover de relancer une marque qui a connu ses heures de gloire, dans les années 50-60, en Europe mais aussi aux États-Unis. La première étape a été la commercialisation d'une série limitée de 2 000 MG RV8, une réédition de la légendaire MG B, avec un V8 et uniquement à conduite à droite.

Beaucoup moins exclusive, la F est promise à une plus grande diffusion. Première surprise, elle est propulsée par un moteur placé en position centrale arrière, une architecture

inédite chez MG, dont les modèles ont toujours été avec moteur avant longitudinal. Seule, évidemment, la transmission ne change pas, il s'agit d'une propulsion. Sauf qu'au niveau de la conduite, cette implantation change sensiblement la donne. Vendue à partir d'avril 1996, la F, véritable roadster puisque stricte deux-places, est proposée avec un quatre-cylindres 1.8 16 soupapes de 120 ch au prix de 143 750 F, soit beaucoup plus qu'une Mazda MX-5 de 90 ch (119 900 F) ou qu'une Fiat Barchetta de 130 ch présentée simultanément à 131 900 F.

#### Distribution variable

À l'automne 1996, la gamme MG-F s'enrichit d'un quatre-cylindres 1.8 16 soupapes VVC. Il s'agit du même bloc que sur l'autre version, mais avec distribution variable. Ce "Variable Valve Control" permet d'optimiser le remplissage des cylindres, en ralentissant la rotation de la came lorsque la soupape d'admission est ouverte, et en accélérant ensuite la rotation au moment de la fermeture. Deux systèmes VVC sont situés de part et d'autre de la culasse, chacun assurant le contrôle d'un ensemble d'arbres à cames. Avec ce procédé, géré électroniquement, la puissance grimpe de 20%, soit 145 ch, et le couple de 166 Nm à 3 000 tr/mn passe à 174 Nm à 4 000 tr/mn. Ce gain ne se traduit guère au niveau de l'agrément

de conduite. L'équipement de la VVC se distingue par un volant gainé de cuir et, surtout, l'ABS de série, alors qu'il n'est qu'optionnel sur la 1.8 "normale". Quant à la capote, elle reste manuelle. Le hard-top (toit amovible) est vendu environ 10 000 F (env. 1 520 €).

#### Un 1.6 de 116 ch

L'offre moteurs va régulièrement s'élargir avec, d'abord, une version 1.8 120 ch doté d'une transmission à variation continue typé CVT à six rapports, la Stepspeed, puis une évolution sportive, la 1.8 Trophy avec ses 160 ch, sa suspension surbaissée et ses jantes alliages de 16 pouces (photos ci-dessus).

En avril 2002, la MG-F change de nom et devient TF avec, au programme, un certain nombre de modifications importantes, en plus des retouches esthétiques. Les suspensions Hydragas (sphères à gaz) sont remplacées par des ressorts, et le train arrière devient "multi-bras". Sous le capot (arrière), un 1.6 de 116 ch constitue désormais l'entrée de gamme. Pas d'autre modification jusqu'à l'arrêt de la production, en avril 2005, hormis des séries limitées : spéciale 80 ans de la marque, l'an passé, ou Vintage Racing, la dernière en date, avec hard-top et livrée blanche à bandes bleues. La fourchette de prix des derniers modèles est comprise entre 22 750 € et 27 450 €. ■

Francis Monsenerge





## LE DERNIER CABRIOLET MG

La TF clôt une belle histoire



*L'attrait de la MG est évidemment de pouvoir profiter de balades à ciel ouvert.*

**1995** Après deux décennies sous l'éteignoir, MG (initiales de Morris Garage) revient avec un cabriolet aux lignes simples mais harmonieuses. Stricte deux-places avec une capote à ouverture et fermeture manuelles, elle offre un habitacle agréablement présenté mais d'une fonctionnalité moyenne, notamment en ce qui concerne la position de conduite (réglages du siège limités).

**1999** Le quatre-cylindres 16 soupapes 1.8, en position centrale arrière, existe en 115, 120, 145 et 160 ch. Celui de 120 ch, apparu en 1999, n'est disponible qu'avec la transmission à variation continue CVT, alors que les autres sont couplés à une boîte manuelle à 5 rapports.



*La MG couverte : le maniement de la capote est simple.*

**2002** Modifications techniques et esthétiques pour la MG-F, qui en profite pour devenir TF. À l'extérieur, le changement le plus spectaculaire concerne la face avant, avec une calandre dont la grille centrale a été remplacée par des lamelles.



*Le restylage a surtout porté sur la face avant, au milieu de laquelle trône le logo octogonal.*