

Essai de la MG ZT 190

Les choses sont claires pour les Britanniques du groupe MG Rover: MG proposera une gamme complète en Grande-Bretagne, qui pourrait même se révéler plus large que celle proposée par Rover. Si Rover prônera l'élégance discrète, le luxe, le cuir et les boiseries d'une ambiance british, MG s'adressera quant à lui directement aux amateurs de sportivité.

Pas de nouveaux modèles

Il est absolument inconcevable pour Rover MG de développer à court terme des modèles propres entièrement nouveaux. Assurer une succession aux 25/45 relèvera déjà du tour de force. Et le contenu technique de ces premières MG était déjà arrêté à 90%. La famille des moteurs K n'est d'ailleurs pas le plus mauvais choix qui soit en tant que base de départ pour de nouvelles évolutions et l'on connaît le talent des ingénieurs britanniques dès qu'il s'agit d'affiner un châssis.

A cet égard, on est toujours épaté du talent avec lequel ils parviennent chaque fois à retravailler (pour plus de sportivité) des solutions existantes pour les améliorer de manière aussi spectaculaire. La recette est identique pour ces modèles: assiette abaissée, jantes et pneus plus larges et de plus grand diamètre, ressorts et amortisseurs raffermis, freins plus généreux et géométrie des roues affinée.

Parmi les détails, on remarquera que l'appellation indique désormais (plus ou moins) le niveau de puissance. On découvre aussi un nouveau petit logo qui représente un drapeau à damier partiellement masqué par le Union Jack (le drapeau britannique). Le message est clair: il s'agit d'un produit britannique et ils en sont fiers.

ZT 190: le haut de gamme

Le haut de gamme provisoire en MG est représenté par la ZT 190, extrapolée de la 75. On retrouve une mécanique identique à celle qui anime la Rover 75 2.5 V6, mais après une refonte complète de l'échappement (afin de réduire la contre-pression et optimiser la sonorité), plus quelques détails, celui-ci délivre ici une puissance de 190 ch. Il se trouve en outre accouplé à une boîte sportive, dotée d'un rapport final raccourci.

La structure extrêmement rigide de la 75 associée à un amortissement raffermi, à une direction plus directe et à un freinage nettement optimisé accomplit ici aussi des miracles. La ZT se révèle à la fois confortable et très alerte. Un caractère confirmé par l'ambiance intérieure. On profite en ce domaine de sièges plus enveloppants. Les boiseries cèdent aussi la place à un garnissage Technical composé d'inserts métallisés foncés (y compris pour les instruments) qui font mieux ressortir la distinction naturelle de l'habitacle de la Rover 75 sans pour autant reprendre son petit côté austère. La ZT tirera ainsi son épingle du jeu sur tous les terrains et offrira un bel agrément de conduite.

Le début d'une lignée

Comme en témoignent les autres articles consacrés à MG dans ce numéro, il s'agit toutefois de la première représentante d'une longue série de ZT. Témoin, l'essai de la sauvage ZT Extreme 500 et d'une autre version plus sage elle aussi animée par un V8 entraînant les roues arrière. On songe à la version «d'accès» et ses 260 ch, mais aussi au modèle «ZT Ultimate» et ses quelque 380 ch. On évoque des puissances oscillant entre 375 et 385 ch... Pour ceux qui trouvent le grand spoiler trop voyant, MG prévoit également une ZT plus discrète développée sur la base du break Tourer, qui s'appellera donc ZT-T.

Les modèles essayés par nous (aussi la ZR 160 et la ZS 180) n'arriveront pas chez nous avant la fin de l'année et il semble peu probable que, compte tenu des moyens dont il dispose, l'importateur retienne l'ensemble des variantes proposées par MG. On peut donc parier pour l'actuelle version haut de gamme, complétée ultérieurement par le break ZT-T et (milieu 2002 si tout va bien) par les ZT 260 et ZT 385. Rien n'est encore fixé en ce qui concerne les prix, mais, compte tenu de ses impératifs, on peut penser que MG sera contraint de les maintenir dans une fourchette compétitive. Même si le cours élevé de la livre sterling par rapport à l'euro n'est pas un avantage...

Source et informations complémentaires : Le Moniteur Automobile

Par

Publié sur Cafeduwweb - Archives le mercredi 8 août 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduwweb.com/lire/200-essai-mg-zt-190.html>