AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 5 oktober 2001
www.autozine.nl

MG ZR

Herstart

Autotest | MG heeft een bewogen geschiedenis achter de rug. In de loop der jaren is het Engelse merk de speelbal geweest van allerlei financiers en eigenaren om anno 2001 weer onafhankelijk te worden. Dankzij een lening van de laatste eigenaar, BMW, zag MG de mogelijkheid in eigen beheer nieuwe auto's te ontwikkelen. Het resultaat bestaat uit vier nieuwe sportwagens, genaamd: ZR, ZS, ZT en ZT-T. Leidend voorwerp voor deze test is de kleinste van deze nieuwelingen: de ZR.

Toen MG aankondigde nieuwe auto's te ontwikkelen, waren de verwachtingen hoog gespannen. Hoe kan een klein merk als MG vier compleet nieuwe auto's ontwikkelen? Het antwoord kwam niet veel later toen bleek dat het ging om bestaande modellen van Rover, die door MG in een sportief jasje waren gestoken. In tegenstelling tot wat hardnekkige geruchten de koper willen doen geloven, laat MG/Rover Nederland volmondig weten dat de Rover modellen gewoon blijven bestaan. MG moet worden gezien als het sportieve familielid. Daarom zijn deze van de Rovers afgeleide MG's op vele punten aangepast.

Dat begint bij het exterieur. MG heeft zo ongeveer alle middelen van stal gehaald die een auto herkenbaar maken als sportwagen. Terwijl andere merken hun GTi zo subtiel en bescheiden mogelijk aankleden, lijkt de MG ZR 160 het uit te schreeuwen met extra logo's en rubberen zijstrips, deurhendels, spiegels en bumpers in de carrosseriekleur. De koplampen hebben zwarte randen en de onderste grille is uitgevoerd in honingraatgaas. Uiteraard missen spoilers aan de voor-, achter- en zijkant niet. Bij deze snelste "160"-uitvoering maakt een dubbele uitlaat met hittewerend schild het geheel af.

Het interieur van de ZR begint met fraaie stoelen met lederen inleg in de lakkleur van de auto. De stoelen omarmen de inzittenden direct en geven de bestuurder nog zonder de stoel te verstellen een perfecte zit achter het stuur. De ruimte op de achterbank is matig, de beschikbare ruimte is vooral opgegaan aan een royale bagageruimte. Het traditionele hout en de crèmekleuren van de Rover 25, die de basis vormt van deze ZR, hebben plaats gemaakt voor meer Japans aandoende kunststof met kevlar panelen. De ZR 160 is standaard voorzien van onder andere elektrisch bedienbare zijruiten en spiegels, een bestuurdersstoel met hoogte- en lendensteunverstelling, ABS, EBD, airconditioning en een alarm. Alle knoppen en materialen voelen strak en stevig zoals mag worden verwacht van een sportwagen.

Rijden

De ZR geeft een echt sportwagen gevoel door heel direct te reageren op ieder commando. De koppeling grijpt meteen aan en de rechtervoet van de bestuurder lijkt in direct contact te staan met de gasklep. De kleinste beweging van het gas is genoeg voor een onmiddellijke acceleratie. Vooral boven de 4000 toeren per minuut is deze 1.8-liter VVC motor, die ook in de MG F Trophy is te vinden, altijd bij de les. Dan geeft de ZR het gretige gevoel dat bij een sportwagen hoort.

De beloofde 160 pk komt pas los bij 6500 toeren, op het moment dat de naald van de toerenteller al bijna in het rood staat. Dan is de ZR echt vlot, zij het niet zo zinnenprikkelend snel als de wilde reclame-uitingen van MG de koper willen doen geloven. Leuk detail is de variabele "by-pass" klep in de uitlaat. Deze geeft afhankelijk van het toerental meer of minder tegendruk waardoor het motorgeluid niet alleen reuze spannend wordt, maar ook de topsnelheid toeneemt zonder bij lage snelheden de geluidsnormen te overtreden.

De stopwatch leert dat de ZR keurige tijden neerzet op tussensprints, maar toch lijkt de auto niet altijd even goed door te bijten. Gevolg is dat de auto minder snel aanvoelt dan hij eigenlijk is.

Ook de besturing en het onderstel zijn door MG onder handen genomen om de ZR tot een uiterst sportieve auto te maken. Zo zijn speciale dempers gemonteerd die de auto stabiel maken op hoge snelheden en juist meer comfortabel bij lage snelheid. Ook de voorwielophanging en de stuurbekrachtiging zijn aangepast om de bestuurder meer feedback en stabiliteit te geven.

Resultaat is dat de bestuurder de auto perfect kan aanvoelen. De ZR reageert steeds voorspelbaar en veilig zodat het niet gevaarlijk is de grenzen te verkennen. In een vlotte bocht zet de gehele auto zich in de rijrichting zodat de neus zich vastberaden op het doel richt. Ook dit gedrag draagt bij aan het sportieve en plezierige karakter dat MG met de ZR neerzet.

De remmen vragen enige gewenning. Het middelste pedaal heeft een lange slag waarbij eerst weinig tot geen reactie van de rondom gemonteerde schijfremmen (voor geventileerd) volgt. Pas als echt wordt doorgetrapt toont de ZR de verwachtte stopkracht die bij een auto van dit kaliber hoort.

Conclusie

MG lijkt alle superlatieven van stal te hebben gehaald die het PR-bureau nog op voorraad had. Samen met de goede naam die MG in het verleden heeft opgebouwd, schept dat zeer hoge verwachtingen. Dat wordt nog eens versterkt als MG de zwaarst gemotoriseerde variant van de ZR beschikbaar stelt voor de test. De MG ZR 160 is in alle opzichten een prima auto die de naam MG eer aan doet.

Maar de ZR is niet bijzonder veel beter dan

soortgelijke auto's van de concurrentie. De MG ZR 160 geeft veel rijplezier en zal de echte autoliefhebber zeker weten te behagen. Het nieuwe credo van MG luidt: "life is too short". Hopelijk is de MG ZR een lang leven beschoren, want de auto is het in alle opzichten waard. ■

Specificaties
MG ZR 160

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	401 x 169 x 140 cm
Wielbasis	250 cm
Gewicht	1.090 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	304/ l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1796 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	160 pk @ 7000 tpm
Koppel	174 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,8 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 23.390,-
Prijs instapmodel	€ 17.290,-