

MG F

Liefde maakt blind

Autotest | Er zijn echte problemen en er zijn luxe-problemen. Het kiezen van de meest geschikte cabrio hoort zonder twijfel thuis in die laatste categorie. Maar MG maakt het kiezen wel moeilijk. De auto oogt origineel en heeft pure sportwagentechniek met onder andere een middenmotor aan boord. Daar staat tegenover dat de auto allerm minst uitblinkt op betrouwbaarheid. Maakt het legendarische MG de magie rond de naam toch nog steeds waar?

Het doel van de MG F is duidelijk: perfecte rijeigenschappen combineren met een fraai uiterlijk. Voor MG is een perfect rijdende auto een auto die rijdt als een sportwagen maar toch gemakkelijk is te besturen. Daarom viel de keuze op een constructie met een middenmotor en achterwielaandrijving. Door de motor, en daarmee het gewicht, in het midden van de auto te plaatsen wordt de auto bijzonder wendbaar. Bovendien heeft een middenmotor het effect van een kiel onder het schip: het gewicht ligt laag en in het midden zodat de auto vrijwel niet om kan. 45% van het gewicht van de MG rust op de voorwielen, 55% op de achterwielen.

Het resultaat is meer dan de moeite waard: de auto is in alle opzichten perfect in balans. Of het nou gaat om accelereren, remmen of sturen: de wegligging van de MG F is altijd top. Nadeel van een middenmotor is dat het minder duidelijk is wanneer de limiet van de grip is bereikt. Wie over de limiet gaat heeft slechts een fractie van een seconde tijd om de auto te corrigeren.

Techniek

Voor de aandrijving zorgt een 1.8 liter K-serie krachtbron van Rover, zoals die ook in de Lotus Elise is te vinden. MG zet de motor zo in dat de F bij snelheden tot 60 km/u uitblinkt op souplesse. Daarboven laat de auto een meer sportieve kant zien en weet dan heel behoorlijke tussensprints neer te zetten. In de folder beweert MG echter dat de F een pure sportauto is. Met 120 pk heeft het hier geteste basismodel onvoldoende venijn om die claim waar te maken. In getallen: de sprint van 0 naar 100 km/u kost volgens MG 9,2 seconden en een topsnelheid

bedraagt 193 km/u. Over een proefrit van ongeveer 400 km, bestaande uit baldadig snelweggedrag en toeristisch toeren over oneindige rivierdijkjes, bedroeg het verbruik 1 op 14.

Het technisch ontwerp van de F mag de perfectie naderen, het echte feest is voor de bestuurder. De auto zit als het perfecte maatpak. Een maatpak voor Europeanen bovendien, want zelfs langere bestuurders zitten met open kap nog goed uit de wind. Van de heerlijke stoelen (met hoofdsteunen die hoog genoeg komen om nekletsel te voorkomen) tot de knop van de versnellingspook: alles maakt sturen met de MG F tot een waar genoegen. De remmen zijn bekrachtigd, maar voor echt spectaculaire vertraging moet hard getrapt worden.

Het stuurwiel ligt perfect in de hand en laat zich met zoveel gevoel bedienen dat alleen tijdens parkeren blijkt dat de auto stuurbekrachtiging heeft. Heerlijk! Een smet op de haast perfecte bediening is dat het vertelbare stuurwiel naar keuze te laag of veel te laag zit. Het rust letterlijk op de knieën van de bestuurder met als gevolg een paar zwarte vegen op de broek als bewijs van een dagje spelen met de F. Het is een kleine prijs om te betalen voor een auto die wat betreft weggedrag en besturing als voorbeeld mag dienen voor iedere andere cabriolet.



MG wilde zich niet alleen onderscheiden door zeldzaam goede rijeigenschappen, maar ook met een origineel uiterlijk. Het ontwerp kenmerkt zich door eenvoudige maar elegante lijnen en een sportieve uitstraling. De vormgeving is minder geraffineerd dan die van een Italiaan, maar heeft veel meer karakter dan een Japanse auto. De aflopende lijn en de diverse luchthappers geven een hint van het snelheidspotentieel. De koplampen hebben een kalme haast ingetogen uitstraling terwijl de achterpartij met dubbele verchromde uitlaten juist getuigt van kracht.

Ook het interieur is eenvoudig en elegant. Aardige stijlkenmerken zijn het MG-logo midden op het dashboard en de roomwitte wijzerplaten, eveneens met MG-logo's. Ook de olietemperatuurmeter en het analoge klokje op de middenconsole staan goed.



Een steekje los

Zelden werd een testauto zo vaak bekeken en nagewezen door omstanders. Helaas was dat niet alleen door het innemende uiterlijk, maar omdat één van de knipperlichten los zat en langs de auto bungelde. Een mooie afgang voor de bestuurder die zich juist een hele bink voelt in de MG. En de clignoteur was niet het enige mankement van de 700 km frisse testauto. Tijdens de testperiode deden zich de volgende defecten voor: knipperlicht laat los sleutel krom (soms minuten lang rommelen om te starten) wijzer van de snelheidsmeter trilt tot 70 km/u onheilspellende ratel bij achteruit rijden bij aflevering was de bediening van een zijruit defect

Wat bij andere cabriolets soms een teer punt is, is bij deze MG dik in orde: het dak. Openen en sluiten van de kap is eenvoudig en kost slechts enkele seconden. Alleen het bevestigen van de afdekhoes is een wat omslachtige procedure. De kap heeft een plastic achterraut zonder extra ontwaseming. Het ruitje kan ook worden verwijderd zodat met dak maar zonder achterraut kan worden gereden, hetgeen heel aangenaam is. Met gesloten kap is de F voldoende comfortabel om de auto zonder bezwaren het hele jaar door te kunnen gebruiken.

De bagageruimte is ondanks de middenmotor verrassend ruim. Achter de motor is een kofferruimte te vinden die is te vergelijken met die van een

gemiddeld stadsautootje. De hoeveelheid bergruimte in het interieur is teleurstellend. In de tunnel zijn twee (niet afsluitbare) vakjes te vinden en in de middenconsole is een pennenvakje verstopt. Enige serieuze bergruimte is het, eveneens niet afsluitbare, dashboardkastje. Aan de binnenkant van de portieren hadden kaartenbakken gepast, maar MG heeft daar om onverklaarbare redenen van afgezien.

Conclusie

Technisch ontwerp een 10, uiterlijk een 9 en slechts een krappe voldoende voor de uitvoering. Dat is het gemengde gevoel dat drie dagen rijden met de MG F achterlaat. Rijden met de MG F voelt als een voorrecht, hard rijden als een feest. Dat komt vooral doordat alle onderdelen van de auto in perfecte harmonie zijn. Zelden waren remmen, besturing en onderstel zo goed met elkaar in overeenstemming. Als dat alles dan is ingepakt in een oogverblindende verpakking, is liefde op het eerste gezicht een logisch vervolg.

Maar wie even ruim fl. 60.000,- neertelt voor zijn of haar ware liefde verwacht meer. Zoals een perfecte afwerking en een grondige kwaliteitscontrole bij het verlaten van de fabriek. Bovendien is MG in vergelijking met de concurrentie karig als het gaat om standaarduitrusting. Zo moet voor een 2e airbag, airconditioning of ABS worden bijbetaald. Een bestuurdersairbag, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, alarm en elektrisch bedienbare zijruiten zijn wel standaard.

Ondanks deze kanttekeningen is nog steeds te verwachten dat menig een als een blok zal vallen voor de charmes van de MG F. Want iedere kilometer doet alle bezwaren op slag vergeven en vergeten. Zelfs tijdens het schrijven van dit artikel zijn de vlinders weer terug in de buik. Liefde maakt blind. ■



Specificaties

MG F 1.8

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	391 x 163 x 126 cm
Wielbasis	238 cm
Gewicht	1.049 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	/210 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1796 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	120 pk @ 5500 tpm
Koppel	166 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,2 sec.
Topsnelheid	193 km/u
Verbruik gemiddeld	7,4 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 29.037,-
Prijs instapmodel	€ 29.037,-