



MG YA

Der kleine, feine UNBEKANNTTE

Wenn wir Kontinental-Europäer den Namen MG hören, verbinden wir diese legendäre Buchstabenkombination spontan mit den sympathischen Sportwagen, die seit 1928 diese Gattung wesentlich geprägt haben.

Das Geheimnis ihres weltweiten Erfolges liegt im Grunde genommen in ihrem genialen Purismus und dem günstigen Preis. MG, entstanden aus einer Idee des damaligen Direktors der Morris Garage, Cyril Kimber, nutzte dabei höchst innovativ das Baukastensystem von Morris. Daraus resultierten die preislich attraktiven Sportwagen, deren formschöne Karosserien das Publikum auf Anhieb begeisterte, und zahlreiche Erfolge auf den Rennstrecken festigten den legendären Ruf dieser Zweisitzer aus Abingdon.

Doch neben den klassischen Roadstern entstanden in den MG-Werkshallen auch einige höchst interessante Limousinen, die, dem Nimbus der Marke entsprechend, eine kräftige Prise Sportlichkeit in ihren Genen trugen. Zu dieser Spezies zählt zwar der MG YA nicht wirklich, rollt hier doch eine eher kompakte Limousine mit bescheidener Leistung, die das Unternehmen in wirtschaftlich schweren Zeiten im Nachkriegsjahr 1947 präsentierte. Seine eigentliche Premiere sollte der MG YA bereits im Jahr 1940 erleben, doch der Zweite Weltkrieg vereitelte dieses Unterfangen. Der auf dem Morris Eight aufbauende MG YA, er nutzte die gleiche Bodengruppe, war also bei seinem Debüt nicht mehr ganz taufrisch, was

in der britischen Presse im Mai 1947 teilweise kritisch kommentiert wurde. Die Kollegen von »THE MOTOR« beschrieben die jüngste MG-Konstruktion eher distanziert als einen Wagen mit »konservativen Linien ohne stilistische Raffinesse«.

Sicherlich ist der optische Auftritt des MG YA eher geprägt durch eine gewisse formale Dezenz, aber unter dem Blech und besonders im stilsicher gestalteten Interieur überzeugt die kompakte MG-Limousine auf der ganzen Linie. Hinter dem sehr aufrecht stehenden, verchromten Kühlergrill mit dem klassischen MG-Emblem als krönendem Abschluss finden wir den bewährten Vierzylinder-Motor mit 1250 Kubikzentimeter Hubraum aus dem agilen MG TC. Doch anders als im sportlichen Zweisitzer haben die MG-Ingenieure die Leistung dieses extrem langhubigen Aggregats durch den Einbau nur eines Vergasers von 55 auf 46 PS reduziert. In Verbindung mit einem Leergewicht von 1060 Kilogramm offeriert der YA zwar kein überschäumendes Temperament, doch erreicht der Viertürer eine Höchstgeschwindigkeit von 114 km/h, was zwischen ihn und seinen technischen Organspender Morris Eight sowie dem ein Jahr später erscheinenden Morris Minor doch eine gewisse Leistungsdis-



Für seinen Einstieg in die Welt der britischen Klassiker wählte **ROLF KELLER** den bei uns sehr seltenen MG YA Bj. 1950. Die Limousine wurde in dieser Ausstattung an einen niederländischen Kunden ausgeliefert, von dem Keller den Viertürer gekauft hat. Bis auf die Lackierung präsentiert sich der MG YA im Originalzustand.

tanz legt. Und er ist eine der ersten Limousinen britischer Provenienz mit einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, unter der sich ein überaus zeitgemäßes Fahrwerks-Layout mit vorderer Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfedern sowie einer hinteren, blattgefederten Starrachse zeigt.

Diese moderne Konstruktion sichert dem Neuling, auch weil den MG-Spezialisten eine überzeugende Abstimmung gelingt, ein überzeugendes Fahrverhalten in Kombination mit einem für dieses Segment herausragenden



Das Walnuss-Wurzelholz-Armaturen Brett und die Ledersitze sorgen für ein typisch britisches, luxuriöses Ambiente



RALF ZELLER, Inhaber der Firma Classic & Sportscar Barn im pfälzischen Bockenheim, gilt als profunder Kenner für britische Klassiker. Seit einiger Zeit betreut er auch den in der Story aufgeführten MG YA. Fasziniert haben ihn die interessantesten Ausstattungsdetails der kleinen, aber feinen MG-Limousine.

Fahrkomfort. Die Kunden jedenfalls überzeugt der MG YA, denn die in der Mehrzahl zweifarbig lackierte Limousine präsentiert sich in Sachen Fahrdynamik ihrer zeitgenössischen Konkurrenz als überlegene Alternative. Zudem trifft auch der Innenraum des kompakten MG mit seinem wohnlich wirkenden Walnuss-Wurzelholz-Armaturen Brett sowie den optionalen Lederpolstern exakt den Zeitgeist der anspruchsvollen MG-Klientel.

Doch damit nicht genug. Immerhin bietet der Viertürer aus Abingdon noch weitere, überaus interessante Ausstattungs-Features, die man seinerzeit nur in wesentlich höherwertigen Fahrzeugen erwartet. So findet der MG-Fahrer in seinem neuen YA eine hydraulische Wagenheberanlage. Dieses mit vier Stempeln arbeitende System hebt die auf 16 Zoll-Rädern rollende Limousine um einige Zentimeter in die Höhe, was sowohl einen Räderwechsel als auch kleine Wartungsarbeiten sehr erleichtert. Die vom Motor angetriebene Hy-

draulikpumpe aktiviert der YA-Fahrer über einen kleinen Hebel im Innenraum. Zudem kann man den Vorderwagen auch separat anheben. Überdies überrascht der MG Saloon noch mit einer unten ausstellbaren Frontscheibe, einem Stahlschiebedach (wir schreiben das Jahr 1947!), einer verstellbaren Lenksäule sowie einer Jalousie an der Heckscheibe, die mechanisch mit einer Schnur vom Fahrersitz aus betätigt werden kann.

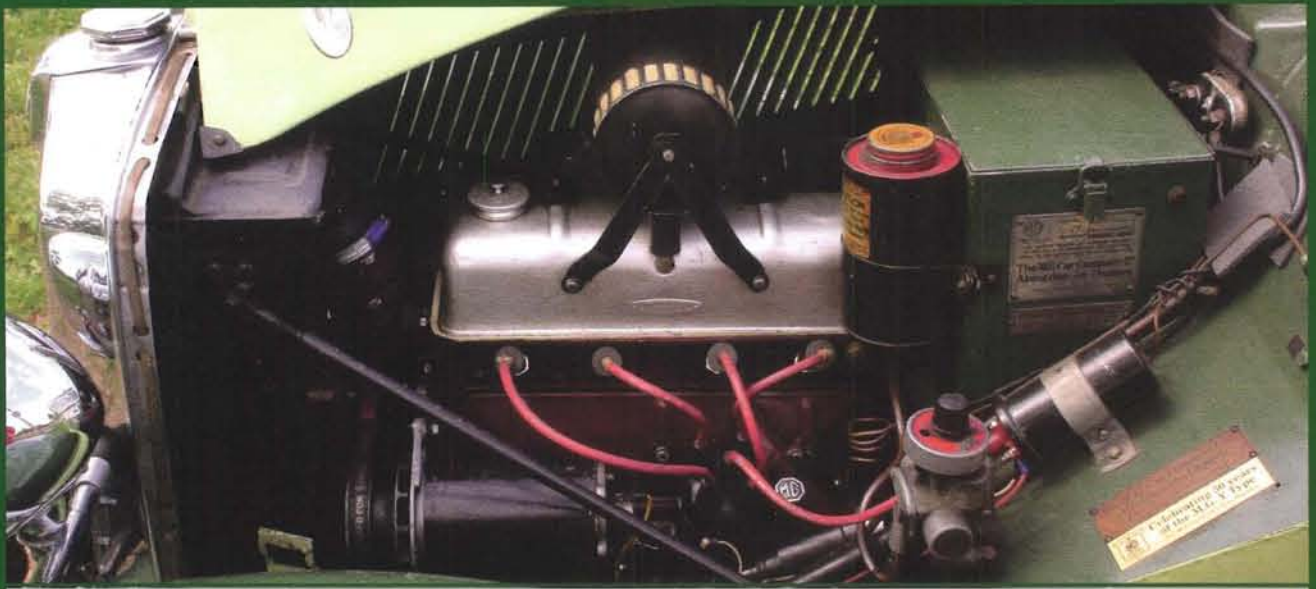
Überhaupt präsentiert sich der MG YA, der aber im Laufe der Jahre von den Käufern nur noch Y Saloon genannt wird, in seinem gesamten Habitus eher wie der deutlich teurere und größere Rover 10. Was dem MG, vor allem des günstigen Preises wegen (er kostet 1951 auf dem englischen Markt 565 Pfund plus 315 Pfund, 7 Schilling und 9 Pence Steuern), einen relativen guten Verkaufserfolg beschert. Bis zum Jahr 1951 verlassen immerhin 6.158 Exemplare die Werkshallen in Abingdon, bevor im Sommer des gleichen Jahres, MG den leicht modifizierten YB präsentiert. Der kleine, feine Wagen rollt jetzt auf 15 Zoll-Rädern, bietet mit seinem vorderen Querstabstabilisator, größeren und anders abgestimmten Stoßdämpfern ein nochmals optimiertes Fahrverhalten. Und größer dimensionierte Bremsstrommeln verkürzen den Bremsweg. Vom YB entstehen bis zum Produktionsende 1953 noch 1.301 Wagen, so dass der MG Y, der in rund 30 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigt, in einer Gesamtauflage von 7.459 Exemplaren entstanden ist. Begleitend zu der viertürigen Limousine fertigt MG unter der Bezeichnung YT noch einen viersitzigen Open Tourer, unter dessen Haube das Zweiver-

gaser-Triebwerk des TC mit 54 PS arbeitet. Von diesem bei der Singer Motor Corporation gefertigten Modell verkauft MG in der Zeit von 1948 bis Ende 1950 nur 877 Einheiten, von denen die Mehrzahl wiederum in Australien ihre Liebhaber findet.

Unser Foto-Fahrzeug fertigt MG Anfang 1950 in dieser Ausstattungsspezifikation für einen niederländischen Kunden, der den Wagen dann an einen Enthusiasten, der an der deutschen Weinstraße im pfälzischen Heuchelheim lebt, verkauft. Das restaurierte Exemplar erfreut den Besitzer bei entspannten Reisen in der Region und darüber hinaus immer wieder mit seinem einzigartigen Fahrerlebnis. Besonders der spezielle Charme dieses nicht übermäßig temperamentvollen, aber angenehm zu fahrenden MG begeistert von Kilometer zu Kilometer. Der Blick auf das polierte Holzarmaturen Brett, der Duft der herrlich bequemen Ledersitze sowie der typische, wenn auch hier kultivierte Sound des klassischen MG-Vierzylinders verschmelzen im MG YA zu einer einzigartigen Symbiose. Und die auf dem Kontinent nahezu unbekannte Limousine der großen Sportwagen-Marke vermittelt ein Fahrgefühl und daraus resultierende Emotionen, die man sonst vielleicht nur in einem wesentlich größeren Rover und Jaguar erfahren kann. Die effektiven Fahrleistungen liegen zwar eher auf dem Niveau aktueller Kleinwagen, aber in allen übrigen Kriterien ist der kleine MG YA ein ganz Großer mit dem unbändigen Optimismus der frühen Nachkriegsjahre. Individualität definiert sich hier nicht über den Preis, Individualität definiert sich im MG YA über den Charakter. ■

Herzlichen Dank an Rolf Keller aus Heuchelheim, der uns seinen MG YA für Fotozwecke zur Verfügung stellte.





Technische Daten MG YA

| | |
|-------------------------|--|
| MOTOR | Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor vorne längs eingebaut; Grauguss-Motorblock und Zylinderkopf, 3-fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle durch Kette angetrieben; hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt |
| Bohrung x Hub (mm) | 66,5 x 90 mm |
| Hubraum (ccm) | 1250 |
| PS bei U/min | 46 bei 4.800/min |
| Drehmoment (Nm) | 79,3 bei 2400/min |
| Vergaser | 1 SU 1 W |
| Verdichtung | 7,2 : 1 |
| KRAFTÜBERTRAGUNG | Hinterradantrieb, Einscheiben-Membranfeder-Kupplung; teilsynchronisiertes Vierganggetriebe (2., 3. und 4. Gang synchronisiert) |
| FAHRWERK | |
| Vorn | Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, Querstabilisator (YB) |
| Hinten | Starrachse mit halbelliptischen Blattfedern |
| Lenkung | Zahnstangenlenkung |
| Räder/Reifen | Stahlfelgen 3,5 x 16 / 5,25 x 16 |
| KAROSSERIE | Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie mit Stahlschiebedach |
| Leergewicht | 1060 kg |
| Maße (cm) | 409,0 x 148,0 x 147,3 (L x B x H) |
| Spur vorn/hinten (cm) | 127,0 / 129,0 |
| BAUZEIT | YA: 05 / 1948 – 05/1951, Stückzahl: 6.158 YB: 06 / 1951 – 07/1953, Stückzahl: 1.301 YT: 09 / 1948 – 10/1950, Stückzahl: 877 |