



# Y-Type

Jon Pressnell



## Der schnellste MG Y-type den es gibt

Das ist gewiss der schnellste Y-type den es jemals gegeben hat, sagt mir der Bekter Frank Frank als ich mich in dem letzten ausgetrennten Outpost eines geliebten MG Y. Sogar die ich finde das diese, denn es war einmal ein sehr ungewöhnlich grosser, ein sehr gutes. Eine Fortschrittliche in Form, die durch die Verwendung eines Kompressors von Luftschichten auf die Leistung von 134 PS aufgestiegen werden ist. Frank ist schon mit ihm ganz aus der weltweiten Figuren in der MG Car Club Kategorie, in der er die T-type Markt regelmäßig aufweist mit seinem Y-type.

Das MG 18 von Frank Frank, Fuhlen, 1971, London MG 1971

**H**abe ich da gerade die Bemerkung eines Puristen gehört, der behauptet, dass Franks Auto eher ein Hot-Rod als ein Klassiker ist?

Das ist natürlich nicht wahr! Frank hat probiert, den Y-type so zeitgemäss wie möglich zu halten. Er verwendet darum auch keine elektronische Zündung, benutzt kein GFK und verzichtete auch auf Verbundstoffe und andere moderne Materialien ... und kommt darum in einem Feld aus durchschnittlichen T-types oft auch nicht vor den ersten Mittelklasslern ins Ziel. In erster Linie ist der Y-type einfach zu schwer, um weiter nach vorne kommen zu können. "Das macht mich nicht weiter an," sagt Frank, "Ich fahre keine Rennen um Meisterschaften zu gewinnen. Es geht mir um die Herausforderung und um den Spaß. Ich bin froh, wenn ich ein paar gute Zweikämpfe mit den T-types erlebe und es befriedigt mich, wenn meine Rundenzeiten konstant schneller werden."

1971 kaufte Frank den Y-type für nur 25 Pfund Sterling (heutzutage etwa DM 65,00 [40,00 Euros]) und kontinuierliches Tuning führte zu dem Resultat, wie ich es heute fahren werde. John Bibby von der Firma

"Supercharge" hatte einen großen Anteil an dem Y-type, wie er sich jetzt präsentiert. "Am Anfang benutzte ich das Auto, um damit zu meiner Arbeit

zu fahren." erzählt Frank. "Die erste Phase des Tunings betraf die Montage eines größeren S.U. Vergasers und die Erhöhung der Kompression von 7:1 auf



"Am Anfang benutzte ich das Auto, um damit zu meiner Arbeit zu fahren."



8,6:1. Diese Maßnahmen erhöhten das Fahrvergnügen schon beträchtlich. Dann wurde ich durch den MGCC Rennbazillus infiziert und ich erhöhte nochmals die Kompression auf 11:1, schraubte doppelte S.U. Vergaser auf den Motor und benutzte schliesslich auch noch eine wilde Nockenwelle. "Das Auto lief damit schon ganz ordentlich aber ich ging noch einen Schritt weiter und besorgte mir einen Shorrock Kompressor, der mit einem Ladedruck von 0,36 bar für noch erfreulichere Fahrleistungen sorgte. Die Montage des Kompressors erforderte die Reduzierung des Verdichtungsverhältnisses auf 9:1 und auch die scharfe Nockenwelle mußte wieder raus.

Der Motor hatte jetzt eine komplett andere Leistungscharakteristik. Er zog viel besser aus dem unteren Drehzahlbereich heraus." Nachdem er den ersten 'Blower' verheizt hatte und der nächste auch schon wieder

Schwächeanfalle bekam, entschied sich Frank für die Montage des wesentlich moderneren Marshall J100 Kompressors, der größer und effektiver als der Shorrock Blower ist. Der Marshall arbeitet mit einem Ladedruck von 1,1 bar und wird von einem Zahnriemen angetrieben. Der Hubraum des Motors blieb bei 1250 cm<sup>3</sup>, obwohl man in der Zukunft durchaus auf 1500 cm<sup>3</sup> gehen könnte. "Wegen des Ladeluftkühlers kann ich einen solch hohen Druck fahren, ohne dass mir die Motortemperaturen Sorgen bereiten. Ohne diesen Kühler könnte ich solche Drücke nicht fahren, ohne dass der Motor anfangen würde zu 'pingeln'." erzählt Frank. "So wie die Dinge jetzt liegen ist es so, dass der Kompressor die Lufttemperaturen auf etwa 140 Grad Celsius erhöht; der Ladeluftkühler verringert die Temperaturen auf ca. 80 Grad Celsius und das bedeutet, dass der Motor eigentlich etwas zu kalt läuft." Bei der Kraftübertragung ergeben sich wegen der Verwendung eines stärkeren

Getriebes aus einem Vorkriegs-MG VA keinerlei Probleme. "Dieses Getriebe ist nicht langsamer als das YA Getriebe und es ist doch stärker. Ich mag es nicht, Teile kaputt zu fahren und weil das Originalgetriebe an der Grenze war, habe ich das VA Getriebe eingebaut." Aus dem selben Grund hat Frank schon sehr früh die Hinterachse eines ZA Magnette eingebaut: Die Antriebswellen des YA hätten die Leistung nicht verkraftet und die stärkeren YB Antriebswellen waren gut zu bekommen und für meine Zwecke perfekt geeignet. An der Vorderachse wurden Stabilisatoren eingebaut, tiefere und härtere Federn verwendet und um einen negativen Sturz zu erhalten, wurden auch andere Wishbones montiert.

Die Bremsanlage wurde, durch die Verwendung von Achsstummeln und Scheibenbremsen aus dem MGA, an die höheren Fahrleistungen angepasst. Die Dämpfung blieb im Originalzustand. Die Hinterachse wurde noch weniger modifiziert: tiefergelegte Blattfedern und Teleskopstossdämpfer sind die einzigen durchgeführten Anpassungen. Nach Franks Aussagen, zeigt die Hinterachse keine Neigung zum 'stempeln'. Und die Minilites? Diese Felgen wurden notwendig, nachdem die Original-Stahlfelgen Ermüdungerscheinungen gezeigt haben. "Dieses Rezept funktioniert prima," sagt Frank. "Mit dem serienmässigen Fahrwerk hob das

Auto sein Hinterrad, wenn man es in die Kurven schmiss. Man musste dann warten, bis das Rad wieder Bodenkontakt hatte, ehe man auf's Gas steigen konnte. Die härtere Abstimmung hält die Räder jetzt auf dem Boden und die Kurvengeschwindigkeiten liegen in viel höheren Bereichen, während das Einlenkverhalten auch deutlich verbessert wurde..." Im Lauf der Jahre wurde der Wagen bei zahllosen Bergrennen und MGCC Rennen eingesetzt und Frank hat nur einmal Schrott fabriziert, als er den Wagen bei einem Rennen in Wiscombe 'abrollte'. "Danach habe ich noch zwei Wettbewerbe mit

**Ende der 70er in Brands Hatch. Der YA läßt einen TC hinter sich.**



**Die Kiste auf der Spritzwand ist der Zwischenkühler. Der Marshall Kompressor arbeitet mit einem SU Vergasser.**

diesem Auto bestritten und anschliessend fuhr ich in die Ferien mit diesem Teil. Ich gebe zu, dass ich etwas Klebeband benutzen musste um ihn zusammenzuhalten aber das war nicht echt tragisch, denn die Karosserie ist sehr widerstandsfähig..."

Eine Ausfahrt mit dem Vautier 'Y' ist die absolute Härte! Man erwartet ein

'Brettmässig liegendes Auto, die ultrarauhe Kupplung, extrem spontane Brmsleistung und das rasierklingenmässige Einlenkverhalten. Man erwartet auch professionelle Fahrleistungen und eine entsprechende Geräuschkulisse - aber nicht bis hin zu den beinahe irrsinnigen Eindrücken, die man in diesem Auto erfährt! Mit dem Geräusch eines startenden Starfighters knallt man mit dem MG die Strasse 'runter Gebrauch machend von dem reichlich anwesenden Drehmoment, dreht der Motor blitzartig in den roten Bereich, während der Pilot damit beschäftigt ist, rechtzeitig in dem Getriebe nach dem nächstfolgenden Gang zu suchen, was in dem nur mässig synchronisierten Getriebe nicht immer einfach ist. Ab 4000 U/min wird der Motor richtig wach und von 5000 U/min an, kreischt das Triebwerk in immer höheren Tönen, bis hin zu der 7000 Marke, die einer Geschwindigkeit von 185 km/h entspricht. Das Tolle an dem 'Y' ist, dass der Motor aus dem unteren Drehzahlbereich heraus, ohne sich zu schütteln, ja selbst ohne sich zu verschlucken, mit ordentlichem Schub durchzieht - man kann von 2000 U/min an angreifen und Gegner aufschnupfen, ohne 'runterschalten zu müssen, Wenn man all diese Power im normalen Strassenverkehr loslässt, stehen einem schnell die Haare zu Berge natürlich. Das Hochbeschleunigen auf 150 km/h, bei dem die knallharte Fahrwerkseinstellung jede weggeworfene Zigarrettenkippe meldet, erfordert ein uneingeschränktes Vertrauen in die Technik dieses Biestes. "Ich benutz' das Ding nicht mehr auf der Strasse..." sagt Frank. Natürlich ist der 'Y' jetzt viel zu scharf, um damit auf der Strasse herumzuknallen aber die überraschende Fahrbarkeit des Boliden zeigt doch, was man mit einem Auto alles machen kann. Selbst in der



**1992. Das Auto liegt jetzt viel besser in den Kurven und die Hinterräder halten Bodenkontakt.**

serienmässigen Ausführung hat der 'Y' die Eigenschaft, einen zu verblüffen. Er kommt einem vor wie die Einkaufsschüssel einer älteren Dame und verbirgt dabei die Merkmale eines reinrassigen Sportwagens, die er 100%ig besitzt. Für einen Mix aus den mechanischen Teilen eines MG T-type und eines Morris Ten, komplettiert mit der modifizierten Karosserie eines Morris Eight, ist der 'Y' eine erstaunlich verführerische Kreation geworden. Der Ursprung des OHV Motors liegt bei dem, mit einem einzelnen Vergaser ausgerüsteten, 46 PS starken 'Ten Serie M' Motor, der mit nicht gerade überwältigendem Poverausstoss aufwarten konnte. Aber dieser Motor verfügte über ein gewaltiges Tuning Potential; von dem einfachen Umbau auf Doppelvergaser, bis hin zu dem aufgeladenen, 1517 cm<sup>3</sup> grossen und 219 PS starken Motor für ein MG Rekord-Fahrzeug, das 1953 gebaut wurde, ist dieser Motor ohne weiteres geeignet. Das Chassis des 'Y' ist einzigartig; ein Unterzugrahmen mit rauhen, von dem Mini Konstrukteur Alec Issigonis, entworfenen Schraubenfedern und einer direkten Zahnstangenlenkung (2,75 Umdrehungen von Links max. nach Rechts max.) In der späteren und besser bremsenden 'YB' Ausführung (1951-53), war an der Vorderachse ein Stabilisator montiert. Das gesamte 'Set-Up' war gut genug, um in den Sportwagen vom MG TD, bis hin zu dem MGB verwendet zu werden. Der MG ist, mit der Fahrgastzelle des 'Morris Series E Eight', ein nicht gerade geräumiges Auto. Er besitzt jedoch alle Attribute, die sich der anspruchsvolle Pilot wünscht. Als Ergänzung zu der Lederausstattung und dem Schiebedach, findet man ein verstellbares Lenkrad, eine Windschutzscheibe die man herunterklappen

kann, eine eingebaute, hydraulische Hebeanlage, eine Heckscheibe, die man verdunkeln kann und einen eingebauten Suchscheinwerfer. Er ist einfach schön! Die Instrumente sind achteckig (The Octagon Shape), das Leder (zeigt nur leichte Gebrauchsspuren) ist mit einem

kontrastierenden Besatz verziert. Die Innenausstattung ist gemütlich und man fühlt sich nicht eingecngt in diesem Auto. Er bietet Platz für vier Erwachsene von durchschnittlicher Grösse und auf den hinteren Sitzen, zwischen den eingebauten Armlehnen, fühlt man sich, als sässe man in den gemütlichen Sesseln des 'London-Club'. Wenn man klein gewachsen ist, hat man vielleicht etwas Mühe mit der Rückenlehne der, ansonsten sehr bequemen - vielleicht etwas über-dimensionierten - Schalensitze. Aber auch dann wird man ergriffen von dem Blick auf die verchromten Scheinwerfer, die sich grazil, über der Motorhaube montiert befinden und zwischen denen der funkelnde, funktionsfähige Kühlerverschluss aufragt. Traditionelles Styling hat doch was...! Wenn man wegfährt, arbeitet die Kupplung sanft und ruckelfrei und die Gänge müssen über die enge Schaltkulissee, nach bester Sportwagentradition, kurz und präzise eingelegt werden. Um das Getriebe wirklich sauber zu schalten, sollte man beim 'runterschalten aus hohen Drehzahlen, eine kurze Pause im Neutralstand einlegen, ehe man den gewünschten Gang aktiviert. Die Bremse an der Vorderachse besteht bei dem 1947-51er 'YA' jeweils aus einer einzelnen Bremsbacke, die aber im Gegensatz zu dem allgemein verbreiteten Urteil, sehr spontan anspricht und auch effektiver ist, als man sagte. Die Handbremse wirkt ebenfalls auf die Vorderräder und wird über einen einfachen, verchromten Hebel bedient, ohne den heutigen Pistolengriff Unsinn! Das Chassis mit der Issigonis Lenkung ist einwandfrei. Sie ist schnell, direkt und informativ; nur wenige Autos haben eine bessere Lenkung. Das Chassis wird zwar keinen Preis für ausgewogenen

Kornfort gewinnen, ist aber auch nicht brutal hart. Während es die Unebenheiten der Strasse direkt meldet, entspricht es genau dem, was man von einem Sportwagen aus der Zeit erwartet. Wenn man sich erstmal an den 'Y' gewohnt hat, kommt man dahinter, dass das Chassis gutmütig ist und sich mit relativ wenig



### **Nur wenige Autos haben eine bessere Lenkung.**

Karosserieneigung, präzise in die Kurven lenken lässt. Nein, es ist nicht schnell. Ähnlich wie mit dem Riley 1.5 kann man gerade noch verhindern, dass man als langsam eingestuft wird. Der kleine 1250 cm<sup>3</sup> Motor, unterstützt durch die sehr kurze Getriebeabstimmung, liefert gerade genug Leistung, um das zu verhindern. Am wohlsten fühlt sich der 'Y' bei einer Geschwindigkeit zwischen 80 km/h und 90 km/h. Er klingt nicht, als würde der Kollaps bevorstehen, wenn man 100 km/h damit fährt und bei einem leichten Gefälle, eventuell etwas durch Rückenwind unterstützt, erreicht er bei etwa 110 km/h die Grenze seiner Möglichkeiten. Die Beschleunigung im dritten Gang fühlt sich genauso an, wie es die Drehmomentwerte von 79,6 Nm bei 2400 U/min erwarten lassen und auch beim Klettern in den Bergen, macht der MG keinen atemlosen Eindruck. Die ganze Zeit fühlt sich der Motor kernig und gesund an, genau wie ich es eher schon mit dem Wolseley 4/44 erfahren habe.

Wenn man all dieses Potential gut benutzt, wird eine solche knackige, sportliche Limousine noch befriedigender. Man muss nur aufpassen, dass man sich nicht viel zu weit in ein solches Projekt 'reinsteigert. Frank Vautier kann einem genau erzählen was passiert, wenn man sich nicht beherrschen kann....