



# Ypsilon-Tours

Wäre er wie geplant 1940 erschienen, der MG Y wäre ein moderner Wagen gewesen. Als er mit sieben Jahren Verspätung doch noch zum Kunden kam, war er eigentlich schon wieder veraltet





Im Zeichen des Oktogons: Der MG Y setzte als Limousine und Tourer in den ersten Nachkriegsjahren alte MG-Traditionen fort



Es war wirklich eine bittere Pille, die MG-Fans 1935 zu schlucken hatten. Nach Jahren einer relativen Freiheit, die man mit dem Bau einer Vielzahl unterschiedlicher Sport- und Rennwagen weidlich ausgenutzt hatte, zog MG-Besitzer Lord Nuffield (vormals William Morris) die Reißleine und verschmolz seine Autofirmen Morris, Wolseley und MG zu einem Firmenkonsortium, der Nuffield-Gruppe. Von jetzt an sollte durch Rationalisierung und Bündelung der technischen

Entwicklung die wirtschaftliche Grundlage künftigen Wachstums geschaffen werden. Der erste MG, der nach diesem Zusammenschluss auf den Markt kam, war die MG-SA-Limousine mit 2,3 Litern Hubraum. Ihr Design stand noch unter dem Einfluss von MG-Gründer Cecil Kim-

ber. Motor und Getriebe stammten aber bereits aus dem Teileregale, das auch den anderen Firmen des Konzerns zur Verfügung stand. Ähnlich erging es dem ersten Sportwagen der neueren Generation, dem 1936 vorgestellten MG TA, der auf einen Wolseley-Antrieb zurückgreifen musste. Um das Angebot der Limousinen zu erweitern, erschienen 1937 der MG VA mit 1,5 Litern, sowie 1938 der mächtige MG WA mit 2,6-Liter-Motor.

Die Nuffield-Konzern-Designer, seit 1935 beheimatet im Morris-Werk in Cowley, waren derweil damit beschäftigt, eine kleine MG-Limousine für die steuerlich stark begünstigte und deshalb bei den Kunden äußerst beliebte 10-HP-Klasse zu entwickeln. In ihr waren zwar viele führende Hersteller vertreten, allerdings boten die meisten relativ günstige, mager ausgestattete kleine Limousinen an – luxuriöse Modelle mit guten Fahrleistung waren die Ausnahme. Innerhalb des Nuffield-Konzerns war der Wolseley Ten bisher der einzige, der dank seines kleinen Motors den staatlichen Steuervorteil ausnutzte, ohne ein billiges Auto zu sein. Nun würde auch MG mitmischen.

Die Entwicklung des ebenfalls als „Ten“ projektierten MG, aus dem später der Y wurde, begann 1939, die Vorstellung war für das folgende Jahr geplant.

Als Fahrgestell schufen die MG-Ingenieure eine Konstruktion aus seitlichen Kastenträgern, die durch drei Querrohre verbunden wurden. Der Rahmen wurde unter der durch zwei längsliegende Blattfedern und einen Panhard-Stab geführten Banjo-Hinterachse vom Morris Ten durchgeführt, was besonders im hinteren Bereich für eine tiefliegende Sitzposition sorgte. Für





**Klassenlos britisch klassisch: In kaum einem anderen Land der Welt wäre so ein Heck bis in die Fünfiger gebaut worden**

den Morris Eight zurück, der durch geänderte Vorderkotflügel, Motorhaube und Kühlergrill eine der MG-Markenidentität entsprechend modifizierte Form erhielt. Diese Aufgabe übernahm ein talentierter Ingenieur, der durch Cecil Kimbers Vermittlung nach Cowley gekommen war: Gerald Palmer, der besonders in der Nachkriegszeit zu den wichtigsten englischen Designern zählen sollte. Modern an der Karosserie war vor allem die Bauweise: Sie bestand nicht mehr aus dem traditionellen Eschenholzgerüst, das mit Metall beplankt wurde, denn schon 1938 war der Nuffield-Konzern dazu übergegangen, alle Karosserien komplett aus Stahl zu fertigen.

Der erste Prototyp war fahrfertig, da machte der Kriegsausbruch sämtliche Planungen zunichte. Es dauerte sieben Jahre, bis die

Produktion endlich be-  
g i n n e n  
konnte. Vom  
Namen MG

„Ten“ war man mittlerweile abgekommen. Nachdem die Typenbezeichnungen bei der letzten Vorkriegs-Limousine mit „W“ aufgehört hatten, das „X“ bei MG für die Prototypen reserviert war, knüpfte man nun mit dem Buchstaben „Y“ an die alte Tradition der Namensvergabe an. Im März 1947 ging es los, bis zur Premiere am 9. Mai stand bereits eine größere Zahl von Fahrzeugen zur Verfügung.

Die Vorstellung des neuen Modells „Y“ war eher ungewöhnlich, denn sie fand nicht auf einer Automobilausstellung statt. Vielmehr hatte die Nuffield-Gruppe im Vorfeld bereits einige Modelle zu den großen MG-Vertretungen in aller Welt geschickt, damit sie dort zeitgleich präsentiert werden konnten. Auch hatte man einigen großen Automobilzeitschriften vorab die Möglichkeit zu ausführlichen Testfahrten gegeben.

Die Tester zeigten sich angenehm überrascht, bot die MG-Limousine doch trotz ihrer kompakten Außenmaße einen Innenraum, der es mit wesentlich teureren Fahrzeugen aufnehmen konnte. Durch die hinten angeschlagenen Fronttüren hatte man einen bequemen Einstieg in den großzügig ausgestatteten Innenraum. Vordere Einzelsitze mit gutem Seitenhalt, sowie eine verstellbare Lenksäule ließen kaum Wünsche offen. Die Instrumententafel aus poliertem



Als der YA 1947 erschien, war er eigentlich bereits veraltet. Die Vorkriegskonstruktion war über den Krieg liegengelieben



Der YB unterschied sich kaum vom YA. Die 15-Zoll-Räder anstelle der bisherigen 16-Zöller bemerkte man erst auf den zweiten Blick

die Vorderachskonstruktion beschritt man völlig neue Wege: Ein junger Ingenieur griechisch-bayerischer Herkunft namens Alec Issigonis entwarf eine unabhängige Radaufhängung aus ungleich langen Dreieckslenkern mit innenliegender Schraubenfeder, wobei die Arme des oben angebrachten Hebelstoßdämpfers das obere Dreieck bildeten. Konsequenterweise setzte er auch gleich die Verwendung einer Zahnstangenlenkung durch, einer Konstruktion, die in England bisher noch nie angewendet worden war. Issigonis'

Konstruktion war so geglückt, dass MG sie bis zum Produktionsende des MGB im Jahr 1980 fast unverändert beibehielt.

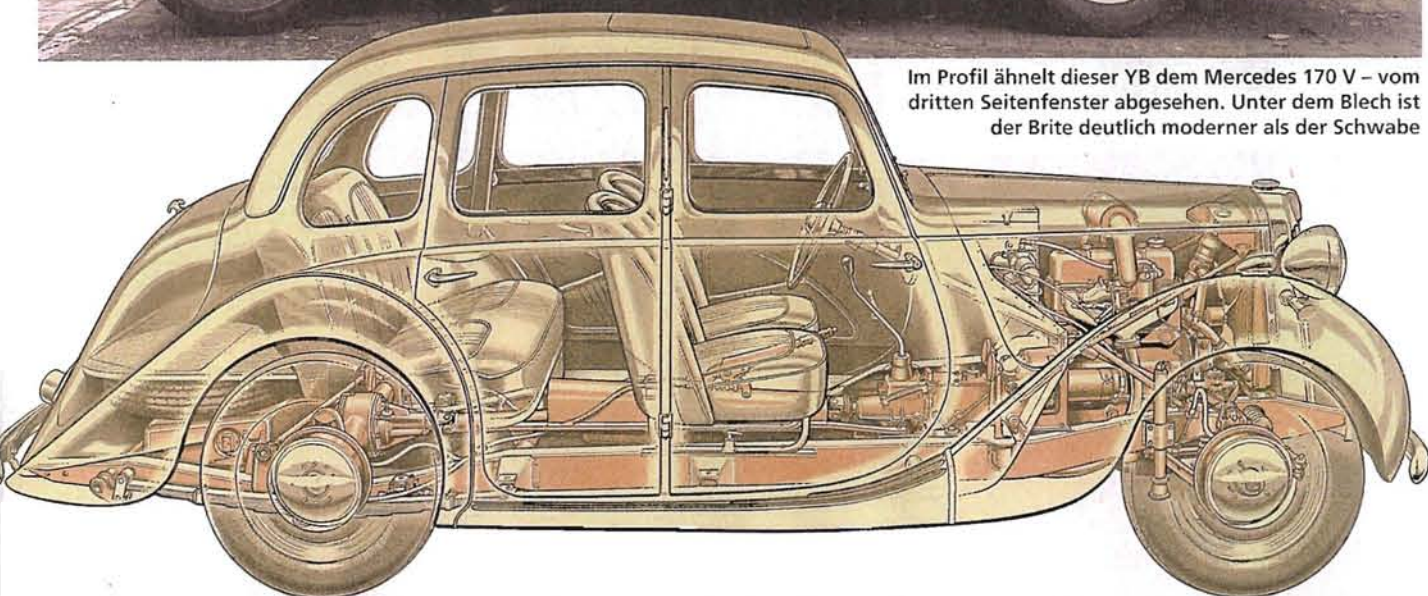
Vom Morris Ten stammte auch der Vierzylinder-Motor, der – auf 1250 Kubik aufgebaut – seit März 1939 bereits den Zweisitzer MG TB antrieb. Im Gegensatz zum TB mit zwei Vergasern und 54 PS, musste sich die Limousine mit einem Vergaser und 46 PS begnügen. Das Getriebe war bis auf den ersten Gang synchronisiert.

Die Karosserieform der viertürigen Limousine ging auf Leslie Halls Entwurf für





Im Profil ähnelt dieser YB dem Mercedes 170 V – vom dritten Seitenfenster abgesehen. Unter dem Blech ist der Brite deutlich moderner als der Schwabe



Auf der Rückbank sorgt eine ausklappbare Mittelarmlehne für wohliges Ambiente. Zeitgenössische Tester kritisierten den wenigen Platz im Fond



Walnussholz verströmte die vornehme Gediegenheit englischer Luxuslimousinen. Die wesentlichen Informationen für den Fahrer wie Ladekontrolle, Öldruck und Tankinhalt, sowie Geschwindigkeit und Uhrzeit zeigten zwei große Rundinstrumente an, die nach dem Vorbild der Vorkriegslimousinen hinter achteckigen Blenden versteckt waren. Das Handschuhfach auf der Beifahrerseite hätte allerdings einen besseren Namen verdient, denn darin

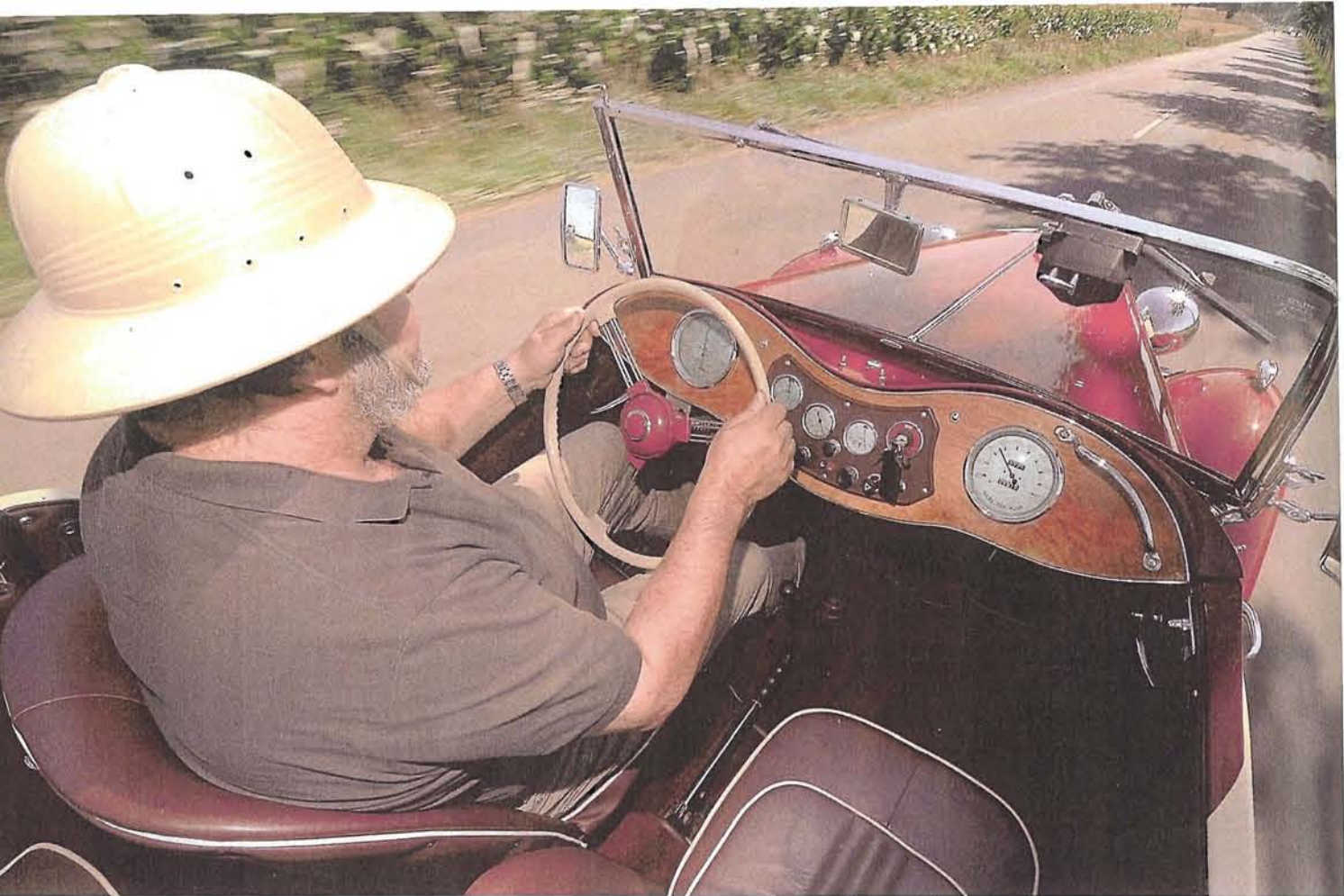
konnte die mitfahrende Dame durchaus ihre prall gefüllte Handtasche unterbringen.

Alle Bedienelemente lagen gut zur Hand. Der mittlere Schalthebel konnte kurz und präzise geschaltet werden, auch die Handbremse mittig auf dem Kardantunnel war gut zu erreichen, Nicht-Engländer mussten nur lernen, zum Arretieren den Knopf zu drücken und zum Lösen den Hebel leicht zu ziehen. Die hintere Sitzbank war be-



Dank hinten angeschlagener Türen kann man elegant einsteigen. Der Handbremshebel-Knopf wird zum Arretieren gedrückt



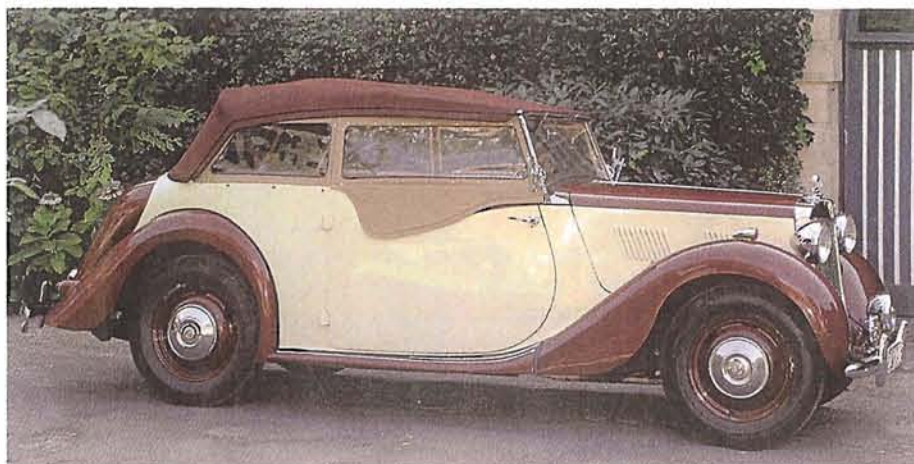


quem wie ein englisches Club-Sofa, mit zwei seitlichen und einer mittleren, klappbaren Armlehne versehen. Großen Wert legte MG auf die Feststellung, dass jeder Mitfahrer einen eigenen Aschenbecher zur Verfügung hat. Sechs Seitenscheiben sorgten für beste Rundumsicht, aber wer wollte, konnte die hinteren mit einem Rollo verschließen. Für kühlende Frischluft stand serienmäßig ein Schiebedach zur Verfügung. Und sollte es einmal neblig sein, so sorgten ein Nebelscheinwerfer und die ausstellbare Windschutzscheibe für den nötigen Durchblick. Das Wort „Heizung“ kam in damaligen Prospekten übrigens nie vor.



**Tropenhelm als passende Kopfbedeckung:**  
Viele YT wurden in britische Überseegebiete unweit des Äquators verkauft

**Verklärter Blick zurück nach vorn:**  
Eine lange Motorhaube mit Kühlerfigur galt damals als technisch veraltet und unmodern



Die gut verarbeitete Lederausstattung und die dunklen flauschigen Teppiche betonten den Anspruch des Y als zwar kleinem, dafür aber besonders fein ausgestattetem Luxuswagen. Die Farbpalette zeigte sich eher konservativ: Frühe Fahrzeuge waren schwarz oder rotbraun, daneben gab es Zweifarb-Lackierungen in dezenten Grau- und Grüntönen. Bronze dürfte den Zeitgeschmack weniger getroffen haben, dafür gab es in der Endphase noch ein modernes Silber. Das Leder im Inneren war beige, rot

**Auch mit geschlossenem Dach ist der Y-Tourer eine elegante Erscheinung – von den seitlichen Steckscheiben vielleicht abgesehen**



oder grün, auf Wunsch auch mit kontrastierenden Kedern.

Der Kofferraum bot für damalige Verhältnisse ausreichend Platz, bei Bedarf konnte man die geöffnete Klappe als Kofferbrücke nutzen und selbst sperriges Gut transportieren. Sollte den Fahrer eine Reifenpanne ereilen, konnte er aus einer Klappe unter dem Kofferraumdeckel das Reserverad hervorzuziehen. Unter der Motorhaube fand der MG-Pilot im Falle eines Falles eine hydraulische Vorrichtung, um den Wagen mit vier festeingebauten Wagenhebern mühelos anzuheben – wahlweise nur vorne, hinten oder an allen vier Rädern zugleich.

Gelobt wurden damals der für seine Größe besonders kraftvolle Motor, die sichere

## Der heutige Marktwert\*



MG	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
YA	1947-1950	19.500 €	14.000 €	8.500 €	4.200 €	2.100 €	GBP 525
YB	1951-1953	20.500 €	14.700 €	9.100 €	4.300 €	2.100 €	GBP 565
YT	1948-1950	48.000 €	36.000 €	24.000 €	12.000 €	5.700 €	GBP 525

\* Ermittelt von Classic Data GmbH, Herner Str. 130, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



Durchdacht und praktisch im Pannenfall: Unter dem Kofferraum sitzt ein Fach für das Reserverad

## Der Nachfolger



### MG ZA Magnette

**Bauzeit:** 1953 bis 1956  
**Motor:** Vierzylinder-Viertaktmotor  
**Hubraum:** 1489 ccm  
**Leistung:** 61 PS  
**Höchstgeschwindigkeit:** 129 km/h  
**Neupreis:** 9350 DM  
**Heutiger Preis:** 6200 € in Zustand 3

**OLDTIMER** zuletzt in **MARKT** 1/2003

**Fazit:** Selbsttragende Karosserie in Ponton-Form und ein Austin-Motor unter der Haube – die ZA Magnette räumte mit alten Traditionen auf. Sechs Jahre (ab 1956 als ZB) wurde diese letzte MG-Limousine aus Abingdon gebaut.

Straßenlage und der gute Federungskomfort. Kritikpunkte waren eine leichte Tendenz zum Übersteuern und der eingeschränkte Platz für großgewachsene Fondpassagiere. Insgesamt wurde der Wagen sehr wohlwollend bewertet und als würdiger Nachfolger der MG-Vorkriegs-Limousinen angesehen. In den ersten Testberichten wurde das konservative Styling, das frei von Konzessionen an transatlantische Design-trends war, als durchaus positive Eigenschaft hervorgehoben.

Im Oktober 1948 zeigte die Nuffield Organisation auf dem MG-Stand auf der Londoner Earls Court Motorshow eine weitere Karosserievariante des MG Y: den „open



Damals wie heute ein komfortables Detail, das das Fahren angenehmer macht: die längs verstellbare Lenksäule



Bereits der erste Tourer, den die Öffentlichkeit zu Gesicht bekam, war ein Linkslenker – ein Hinweis auf den anvisierten US-Markt

tourer“ mit der internen Bezeichnung YT. Im Gegensatz zum heutigen deutschen Sprachgebrauch verstand man damals unter einem „Tourenwagen“ eine leicht spartanische Variante eines offenen, viersitzigen Cabriolets. Hier konnte auf ein voluminöses, gefüttertes Verdeck und seitliche Kurbelfenster verzichtet werden. Ein dünnes, gut verstaubares Stoffverdeck und Seitenscheiben zum Einstecken sollten die Sportlichkeit des Wagens noch unterstreichen. Die Produktion von Tourern hatte in England und speziell bei MG Tradition: Bei fast jeder Modellreihe gehörte die familienfreundlichere Variante des Sportwagens zum festen Programm. Auch bei den ab Mitte der dreißiger Jahre gebauten großen MG der SVW-Bau-reihe war neben der Limousine und dem luxuriösen Tickford-Cabriolet auch eine Tourer-Variante lieferbar.

Nun war aber der YT keineswegs nur eine aufgeschnittene Limousine. Aus Stabilitätsgründen hatte man auf die hinteren Türen verzichtet, pro Seite gab es nur eine hinten angeschlagene Tür. Die Fond-Passagiere konnten durch die klappbaren Vorder-

sitze trotzdem bequem ein- und aussteigen. Die Tür war oben tief ausgeschnitten, um dem Ellenbogen des lässigen Fahrers genügend Bewegungsfreiheit zu bieten. Sie war übrigens das einzige Karosserieteil, das nicht im Karosseriewerk Morris Bodies aus Stahl gepresst und verschweißt wurde. In alter Handwerkstradition wurden sie auf einem Eschenholzrahmen hergestellt. Doch gab es noch weitere Unterschiede zur Limousine: Die Frontscheibe wurde vom sportlichen Bruder TC übernommen. Ihr Rahmen ließ sich nach vorne umklappen, um die Insassen gänzlich den Unbilden des Fahrtwinds auszusetzen. Auch das für alle MG-Sportwagen charakteristische, doppelt geschwungene Karosserieblech über dem Armaturenbrett unterstrich die sportliche Note. Das hölzerne Armaturenbrett ähnelte dem des TC mit dem großen Drehzahlmesser im Blickfeld des Fahrers. Der Tachometer diente derweil zur Unterhaltung des Beifahrers. Alle Kontrollleuchten, Züge und Schalter, das Zündschloss und die Anzeigen für Ladestrom, Öldruck und Tankinhalt saßen in einem zentralen Blecheinsatz.





Da man im Ausland offenbar mit rüderen Einparkgewohnheiten rechnete, spendierte man den Stoßstangen außerdem grazile Hörner.

Zusätzlich zum geringeren Gewicht konnte sich der Tourer-Fahrer über deutlich mehr Leistung freuen. Die MG-Techniker hatten dem Motor durch eine schärfere Nockenwelle und eine Zwei-Vergaser-Anlage 54,4 PS spendiert. Grund zur Freude gab auch die wesentlich buntere Farbpalette: Rot, Grün, Blau, Beige und Schwarz waren zu haben, die Lederpolster ebenso in Rot, Grün oder Beige mit kontrastierenden Kედern.

Der erste – grün lackierte – Tourer, der als Ausstellungsfahrzeug und zur Illustration des Prospekts diente, war ein Linkslenker. Damit demonstrierte MG, dass der Tourer für den Export gedacht war. Wurde am Anfang vor allem der US-Markt anvisiert, so zeigte sich bald, dass eher die überseeischen Gebiete des Commonwealth in Frage kamen. Das



**Sportlich:** Der TY hatte im Gegensatz zur Limousine eine Doppelvergaser-Anlage. Dank der leistet er 54,4 PS

**Konzernprodukt:** Der 1250-Kubik-Reihenvierzylinder stammte ursprünglich aus dem Morris Ten

erklärt, warum die meisten der gerade einmal 877 Y-Tourer zwar als Rechtslenker gebaut wurden, aber dennoch in den Export gingen.

Während die Produktion des YT eingestellt wurde (die große

Zeit der viersitzigen Tourer war endgültig vorüber), tat sich auch die Y-Limousine schwer. Aufgrund einer Gesetzesänderung wurden die kleinen Motoren steuerlich nicht mehr gefördert – die Nische, für die der Y ursprünglich konzipiert worden war,



**YT-Besitzer Karl-Heinz Borchers** demonstriert eine Besonderheit des MG: den hydraulischen Vierstempel-Wagenheber







Ein Chassis, zwei  
Aufbauten: YB-  
Limousine mit vier  
Türen trifft YT-Tourer  
mit zwei Türen

*Thoroughbred* heißt  
auf Deutsch Vollblut  
und so verstand sich  
der offene MG  
anno 1948



gab es nicht mehr. Die meisten anderen Hersteller reagierten darauf mit volumestärkeren Modellen, was sich besonders im Exportgeschäft positiv bemerkbar machte. 1950 schon gingen die Export-Zahlen für den Y stark zurück und kamen im Folgejahr praktisch zum Erliegen, während man mit der Produktion des neuen Sportwagens TD kaum nachkam. Auch der Geschmack des Publikums hatte sich binnen kürzester Zeit

ren und gab sich zunächst mit einer Überarbeitung des alten Modells zufrieden. Ende 1951 erschien das neue Modell mit der Bezeichnung YB (und erst ab diesem Zeitpunkt benutzte man die Bezeichnung YA für das ältere Modell).

Viel hatte sich im Vergleich zum Vorgänger nicht verändert: Auf 15 Zoll verkleinerte Räder, in den Konturen leicht geänderte hintere Kotflügel und größere Stoßstangenhörner waren nicht unbedingt die Publikumsrenner, obwohl wenigstens das Design der Prospekte deutlich peppiger geworden war. Zumindest hatte sich auf der Technikseite etwas getan. Einige neue Komponenten, wie die hypoidverzahnte Hinterachse und verbesserte Vorderradbremmen nach dem Duplexprinzip, hatten sich beim TD-Sportwagen bereits bewährt und wurden nun in der YB-Limousine übernommen. Geänderte Stoßdämpfer an der Hinterachse und ein Stabilisator an der Vorderachse sollten für mehr Komfort sorgen und dem bisher verspürten Übersteuern entgegenwirken.

Die zeitgenössischen Tester mochten den Y durchaus und gaben sich größte Mühe, mit blumigen Formulierungen die traditionellen Werte dieses Autos frei von jedem Anflug von Ironie ganz besonders hervorzuheben. So manche Engländer hatten in dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit größte Mühe, sich mit der veränderten Weltlage und dem Zusammenbruch ihres bisherigen Wertesystems abzufinden. Nach britischer Tradition ließ man den YB in Würde alt werden. In den zwei Jahren Produktionszeit, die ihm noch blieben, wurden

gewandelt – zumindest was Limousinen betraf. Waren direkt nach dem Krieg Fahrzeuge im klassischen Vorkriegsdesign noch die Norm, so verlangte der Kunde jetzt mit Nachdruck moderneres Aussehen. Seitliche Trittbretter, freistehende Kotflügel und Scheinwerfer wurden zu Synonymen einer vergangenen Epoche. MG tat sich schwer, auf diesen Wandel angemessen zu reagieren

## Aus dem OLDTIMER-MARKT- Clubadressen-Verzeichnis\*

### MG Car Club Deutschland e.V.

Otmarstraße 14  
D-45131 Essen  
Telefon: 0201/8412345  
Fax 0201/84123985  
E-Mail: sekretar@mgcc.de  
www.mgcc.de

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage ([www.oldtimer-markt.de](http://www.oldtimer-markt.de)) eingesehen werden.

## Technische Daten

### MG YA/YB/YT

**Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, ohv, dreifach gelagerte Kurbelwelle, YA/YB: ein, YT: zwei SU-Vergaser H2  
**Bohrung x Hub:** 66,5 x 90 mm  
**Hubraum:** 1250 ccm  
**Leistung:** YA/YB: 46 PS bei 4800 U/min, YT: 54,4 PS bei 5200 U/min  
**Drehmoment:** YA/YB: 79 Nm bei 2600 U/min, YT: 87 Nm bei 2600 U/min  
**Kraftübertragung:** Viergang-Schaltgetriebe, 2.- 4. Gang synchronisiert  
**Chassis:** Kastenrahmen mit Querrohren  
**Karosserie:** Ganzstahlkarosserie  
**Länge x Breite x Höhe:**  
YA/YB: 4089 x 1490 x 1448 mm,  
YT: 4165 x 1498 x 1486 mm  
**Radstand:** 2515 mm  
**Gewicht:** YA/YB: 1016 kg, YT: 958 kg  
**Vorderachse:** Einzelradaufhängung mit Doppel-Querlenkern, Schraubenfedern und Hebelstoßdämpfern, YB: Querstabilisator  
**Hinterachse:** Starrachse an halbelliptischen Blattfedern, Panhard-Stab, Hebelstoßdämpfer  
**Bremsen:** Hydraulisches Einkreis-Bremsensystem, Trommelbremsen rundum  
**Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 29,3 s  
**Verbrauch:** 8,3 – 10,5 l/100 km  
**Bauzeit:** YA: 1947 bis 1951, YT: 1948 bis 1950, YB: 1951 bis 1953  
**Stückzahlen:** Insgesamt 8336 Exemplare, YA: 6158; YT: 877; YB: 1301

nur noch 1301 Stück gebaut, allerdings ausschließlich für den heimischen Markt.

Obwohl technisch durchaus auf der Höhe der Zeit, wurde ihm sein antiquiertes Aussehen zum Verhängnis. Für die Fangemeinde allerdings wird er immer die letzte klassische Limousine aus Abingdon bleiben. Denn die Linien, die Gerald Palmer für den Nachfolger MG Z Magnette aufs Reißbrett zauberte, hatten mit archaischem Vorkriegsdesign wirklich nichts mehr zu tun.

Text: Hagen Nyncke  
Fotos: Joachim Storch, Archiv Nyncke  
redaktion@oldtimer-markt.de