

70jähriges Jubiläum MG Y



In deutschen Texten kommt der Buchstabe Y auf eine durchschnittliche Häufigkeit von nur 0,04 %. Er ist damit nach Q und X der drittseilteste Buchstabe. Insofern passt das Y zumindest im Nachhinein perfekt zu der kleinen MG Nachkriegslimousine, die in der Enthusiasten-Szene heutzutage nur ein Nischendasein als Geheimtipp fristet. Dabei war der MG Y – auch 1¼ Litre genannt – aufgrund seiner Familientauglichkeit durchaus als ein ernstzunehmender Beitrag zur beginnenden Massenmotorisierung der Nachkriegszeit gedacht.

Der Y-Type stiess bei seiner Präsentation im Frühjahr 1947 nicht zuletzt dank seines moderaten Einstiegspreises von 575 Pfund (672 inklusive der damaligen Kaufsteuer) zunächst auf reges Interesse. Die Karosserie nahm Anleihen bei Morris 8 bzw. Morris 10 und zeigte somit klassische Vorkriegslinien mit geschwungenen Kotflügeln, an der B-Säule angeschlagenen Türen (die vorderen öffneten nach hinten) und freistehenden Scheinwerfern. Insofern kam der Y-Type optisch schon als Neuwagen etwas altbacken daher, freundlicher ausgedrückt könnte man auch von klassischer Linienführung sprechen. Technisch war der kleine Saloon mit seinem 1250 cm³ grossen Vierzylinder-Reihenmotor 1947 jedoch durchaus auf der Höhe der Zeit. Zu seinen Vorzügen gehörte insbesondere die erste von MG in Serie produzierte Einzelradaufhängung vorn

mit Schraubenfedern und Dreiecksquerlenkern. Eine Konstruktion, die auf Sir Alec Issigonis zurückging, und die MG in praktisch unveränderter Form bis zum Produktionsende des MGB in allen Modellen verbaute. Obendrein bekam der Y-Type eine präzise arbeitende Zahnstangenlenkung inklusive Querstabilisator spendiert. Als besonderes Goodie gab es zudem se-



rienmässig eine fest installierte hydraulische Wagenheberanlage, mit deren Hilfe ein Radwechsel auch unterwegs leicht zu bewerkstelligen war. So etwas Feines kannten MG-Fahrer bis dato nur von den grossen Vorkriegs-Tourern und -Limousinen der SVW-Baureihen. Als Antrieb diente der bewährte XPAG-Reihenmotor aus dem MG TC. Im MG Y verfügte das Triebwerk allerdings nur über einem Vergaser und 46 bhp. Der Y-Type war damit nicht gerade als Sportlimousine ausgelegt, zumal er 250 kg mehr auf die Waage brachte, als der TC Roadster mit zwei Vergasern und 54,4 bhp. Nichtsdestotrotz erreichte die viertürige Limousine eine Spitzengeschwindigkeit von 115 km/h, was in der unmittelbaren Nachkriegszeit durchaus als wettbewerbsfähig galt. Zur Erinnerung: Der 1946 vorgestellte VW „Brezelkäfer“ musste mit 1,1 Litern Hubraum und 25 PS auskommen, während der DKW F89 („Meisterklasse“) 1950 nur mit einem Zweizylinder-Zweitakter, 0,7 Litern Hubraum und 23 PS vom Band lief. Käfer und DKW schafften gerade mal 105 bzw. 100 km/h.

1948 bekam der Y-Type einen offenen Viersitzer zur Seite gestellt. Der YT (T für Tourer) erhielt ebenfalls den 1250 cm³ grossen XPAG-Motor, allerdings in der stärkeren Version mit zwei Vergasern und 54,4 bhp. Dennoch wurde dem für den Export konzipierten Tourer angekreidet, dass er weder vom Fahrverhalten noch von der Optik her zum sportlichen Image der Marke MG passte. Dementsprechend wurde die Produktion nach nur 904 Exemplaren bereits 1950 wieder eingestellt. Aus heutiger Sicht eine bedauerliche Entscheidung, da der YT eine bezahlbare viersitzige Cabrio-Alternative ist, die ohne Zweifel ihren Charme hat.

1951 wurde das erste Y-Modell laut MG Y-Type Register nach 6131 Einheiten (gemäss „MG von McComb“ 6158 Fahrzeuge) durch den technisch weiterentwickelten YB abgelöst. Zur besseren Unterscheidung erhielt die erste Modellreihe im Nachhinein die Bezeichnung YA. Der YB wurde mit unveränderter Motorisierung ausgeliefert, übernahm aber die Hypoidachse, die kleineren 15 Zoll-Räder und die Duplex-Bremse vom TC-Nachfolger TD (der YA hatte noch mit hydraulischen Simplexbremsen vom TC rundum auskommen müssen). Zusätzlich erhielt der YB grössere Stossdämpfer und einen vorderen Querstabilisator, was insgesamt zu verbesserten Fahreigenschaften führte. MG hatte mit dem YB trotz Vorkriegskarosserie ein Auto auf die Räder gestellt, das auch den Vergleich mit höher positionierten Kontinentaleuropäern wie dem Mercedes 170 nicht zu scheuen brauchte. Sogar erfolgreicher Motorsport war mit dem Y-Type möglich: In den Jahren 1952, 1953 und 1954 gewann ein YB die Produktionstourenwagenklasse in Silverstone. Der Y-Type hätte als YB durchaus noch eine längere zweite Karriere verdient gehabt. Doch beim notorisch klammen Hersteller MG musste man die Produktionskapazitäten voll auf die Exportschlager TD bzw. TF konzentrieren, so dass für den YB nach nur 1301 gebauten Fahrzeugen Ende 1953 Feierabend war. Sein Nachfolger, das modern designte Badge-Engineering-Produkt Magnette, liess die Y-Modelle buchstäblich alt aussehen und so fristeten viele Y-Types selbst in den Stammmärkten UK, Australien und USA ein trauriges Dasein als „Schlachtvieh“ bzw. Ersatzteillager für die populären Dauerbrenner der T-Modellreihe. Heute sind weltweit noch 326 YA, 147 YT und 139 YB im Y-Type Register erfasst, wobei dort auch einige schwierige Fälle geführt werden, die bestenfalls



7 In style, dignity and grace of this new design, are matched to a most superior. Its roominess, comfort, riding and equipment are impressive. In road behavior and performance, the "One and a Quarter" shows its ready understanding. Perfect trade success; an unusual capacity to travel long or short distances at high averages; a combination and superb braking power, justify the slogan "Safety First".

The "One and a Quarter" like design is generally offered to distinguished motorists - but to the high standard, ... "Honesty the Best".

P. & S. WILLIAMS PTY. LTD.
M. G. DISTRIBUTORS
268 OXFORD STREET
WOOLLAHRA
NSW 1585

PUBLISHED BY RUST



Register

noch als Teileträger taugen. Aus Deutschland sind im Register derzeit sieben YA, zwei YT und sechs YB registriert, womit die deutsche Y-Fraktion mit insgesamt 15 Autos immerhin Platz fünf in der weltweiten Y-Gemeinde einnimmt.

Doch man kann es drehen und wenden, wie man will: Trotz guter Gene (XPAG-Motor), hübschem Blechkleid (schwungvolles Vorkriegsdesign) und innovativer Technik-Features (Einzelradaufhängung vorn, integrierte Wagenheberanlage) ist der Y-Type unter dem Strich kein Verkaufsschlager, sondern ein Exot in der MG-Markenhistorie geworden. Warum sollte man sich also als Mitteleuropäer mittleren Alters (der Autor dieser Zeilen ist Jahrgang 1967) für dieses Old School-Nischenmodell begeistern?

Vielleicht ist es ja gerade der Exotenstatus. An einem Y-Type kann man sich jedenfalls „mangels Masse“ nicht so leicht satt sehen wie an den üblichen Verdächtigen aus der Klassiker-Szene. Und schliesslich ist da auch noch das Raumangebot der viersitzigen Limousine, das insbesondere für Familien ein entscheidender Pluspunkt ist. Es gibt für vergleichbares Geld kaum einen attraktiveren Familien-Oldtimer. Wenn man am Wochenende mit Kind und Kegel on tour sein möchte, ist der Y die ideale Wahl – hoher Sympathiefaktor bzw. Null-Neidfaktor inklusive. Also, why (Y) not ein Y?

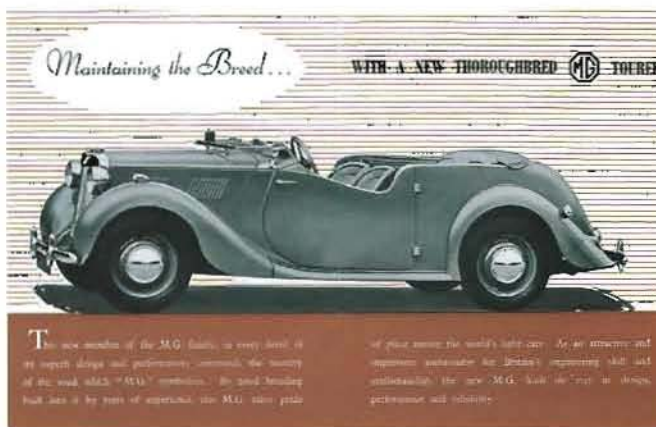
Bleibt die Frage „fertig kaufen“ oder „fertig machen“? Gute Exemplare wurden in den letzten Jahren in einer Preisspanne zwischen 20.000 und 30.000 Euro angeboten, wobei es aufgrund des geringen Angebots letztlich keinen verlässlichen Marktpreis gibt. Ich selbst habe mich Ende 2008 für ein Objekt mit „starken Gebrauchsspuren“ entschieden (Y 4155), das mir während der fünfjährigen Frame-off-Restaurierung (Motor/Antriebsstrang-Instandsetzung durch Helmut Alles) sehr unterschiedliche Gemütszustände beschert hat. Insbesondere vermeintlich simple Teile wie das Schiebedach haben auf der Zielgeraden noch eine Menge Nerven gekostet, weil ich die komplexe Konstruktion beim Zerlegen nicht ausreichend mit Fotos dokumentiert hatte. Doch durch Unterstützung von Engländer-Veteranen wie Bernd Gilles (Krumey & Gilles, Mülheim a.d. Ruhr), den Holzspezialisten Unicurn aus Krefeld und unsere Y-Clubexperten Kalle Borchers und Manfred Noll-Baues hat meine ganz persönliche Y-Story doch noch ein Happy End gefunden. Insofern gratuliere ich ganz ohne bad feelings: Happy Birthday, MG YA.

1953 wurde die Baureihe eingestellt. Für den Sports Tourer gab es keinen viersitzigen Nachfolger mehr, er war der letzte offene Tourer den MG gebaut hat.

Text: Carsten Deuster

Bild: Carsten Deuster, Archiv Borchers, Archiv Pichler

Der MG Car Club Deutschland hat freundlicherweise dem MG Car Club Schweiz den Artikel „70jähriges Jubiläum MG Y“ für den Abdruck in der SignPost zur Verfügung gestellt. Besten Dank unseren nördlichen Nachbarn und ganz speziell Andreas Pichler!

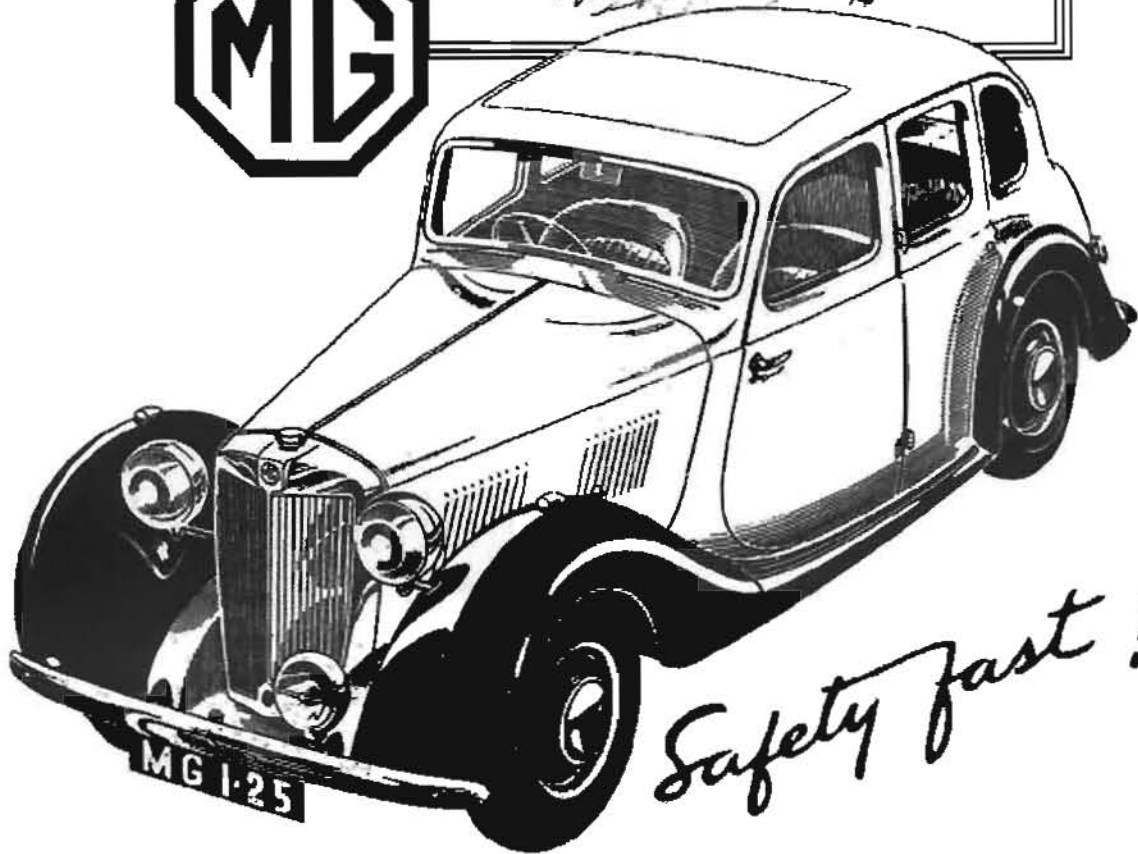
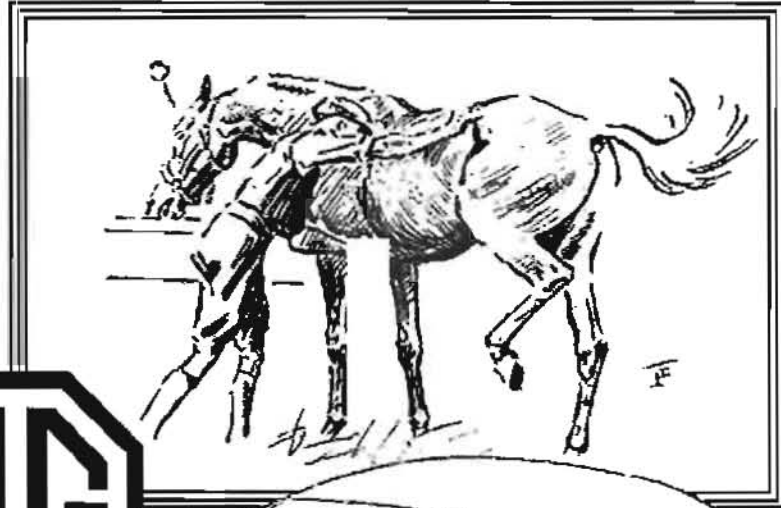




May 19, 1948

The Motor

Maintaining the Breed



Your deserves regular grooming too. It will run for thousands of miles with little attention, but a regular check-up will ensure matchless performance. Your dealer is ready to do this, with "-trained" advice and service.

THE CAR COMPANY LTD., ABINGDON-ON-THAMES

Overseas Business: Nuffield Exports Ltd., Oxford, and 41 Piccadilly, London, W.1

