

Eine neue MG-Limousine

Das erste Schwingachsmodell von MG eine sportliche Limousine –
Hauptdaten: 1,25 Liter 45 Brems-PS, rund 1000 kg



DIE FRONTANSICHT DES 1¼-LITERS.

Als einige der wenigen Marken behält MG seine traditionelle Kühlerverhalung auch bei seinem ersten Nachkriegsmodell bei.

auf sportliche Fahrzeuge spezialisierte Zweig des englischen Nuffield-Konzerns, soeben herausbringen und deren erstes Exemplar in der Schweiz bereits eingetroffen ist.

In Anbetracht des Interessentenkreises, den die MG-Werke heranzubilden verstanden, bringt man einem neuen Modell dieser Firma immer besondere Aufmerksamkeit entgegen. Auch die neue Limousine, die nach dem Hubvolumen ihres Motors als 1¼-Liter-Modell bezeichnet wird, verdient eine ausführliche Behandlung, da sie einige Merkmale aufweist die für MG neu sind so vor allem die vordere Einzelradaufhängung und die Zahnstangenlenkung.

Schon vor dem Krieg hat MG neben den offenen Kleinsport- und Rennwagen von denen heute noch der TC Midget gebaut wird die Herstellung von schnellen strassensicheren Limousinen von nicht allzugrossen Dimensionen und eigener Linienführung gepflogen. Der neue 1¼-Liter

Es dürfte unseres Wissens zum erstenmal vorkommen, dass ein neues Modell gleichzeitig in seinem Herstellungsland und allen wichtigen Exportgebieten angekündigt wird ohne dass eine Automobil-Ausstellung oder ein ähnlicher Anlass vorliegt. Dies trifft auf eine neue Kleinlimousine zu die die MG-Werke, der

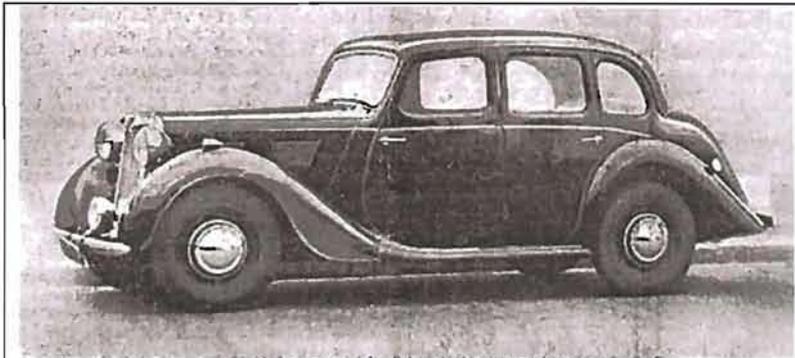
Midget-Motors, der in etwas weniger hochgezüchteter Form Verwendung findet. Das Resultat könnte vielleicht am besten so zusammengefasst werden, dass der 1¼-Liter der richtige Wagen für den früheren Midget-Besitzer ist, der aus familiären oder geschäftlichen Gründen einen etwas weniger schnellen und hartgefederten Wagen benötigt dabei aber nicht gern auf die guten Fahreigenschaften und die persönliche Note verzichtet.

Der technische Aufbau.

Neu am 1¼-Liter ist vor allem das Fahrgestell das deshalb an erster Stelle behandelt sein soll. Als Basis dient ein steifer, teilweise geschlossener Stahlblechrahmen mit Rohrquerträgern der vorn das bekannte starke Querjoch zur Aufnahme der Einzelradaufhängung besitzt. Diese selbst besteht aus bekannten Elementen, nämlich je zwei quergelegten, übereinander angeordneten Dreieckslenkern, von denen der untere länger ist und deren innere Drehpunkte zur Reduktion von Schmierstellen Gummilager besitzen. Der untere Dreieckslenker trägt die Schraubenfeder, die sich oben am Rahmen abstützt.

Der Rahmen, ist unter der Hinterachse durchgezogen (<<Underslung>>-Bauweise) die Hinterräder sind durch lange Halbelliptikfedern geführt und abgefedert. Der

Federweg ist trotz des Unterschlungs genügend gross um Lastdifferenzen bei zwei oder vier Personen auszugleichen. Um den gesamten Aufbau auch beim schnellen Kurvenfahren das Rahmen und Maschine zulassen, seitlich festzuhalten verhindert ein in Gummi gelagerter

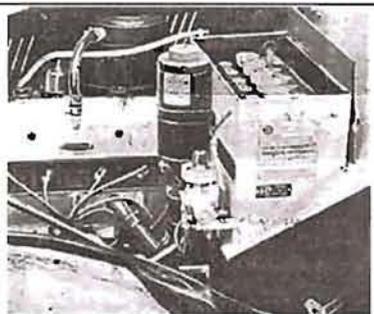


DIE NEUE 1¼-LITER MG-LIMOUSINE.

Quer-stabilisator in Form einer Strebe unerwünschtes Spiel. Er wirkt auch in gewissem Ausmass gegen eine allfällige Tendenz zum seitlichen Heraushängen der Karosse.

Besonderes Interesse verdient auch die Lenkung weil sie zeigt dass der Zahnstangenlenkung bei Schwingachswagen immer mehr Bedeutung zugemessen wird. Auch beim MG 1¼-Liter besteht sie auf dem am unteren Ende des Lenkrohrstummels angebrachten Stirnrad der quer gelagerten Zahnstange mit in Bälgen geschützten Gelenken an den beiden Enden sowie kurzen Spurstangen zu den Lenkhebeln. Die Lenkgeometrie ist auch bei vollem Ausschlag der Aufhängung korrekt. Die Lenkung als solche ist dem sportlichen Charakter des Wagens entsprechend sehr direkt; das Lenkrad besitzt drei gefederte Speichen. Als Bremsen dient weiterhin die hydraulische Lockheed-Bauart; die Scheibenräder sind mit grossen verchromten Radkappen versehen.

Wie zu Beginn der Beschreibung erwähnt verwendet auch die neue Limousine den Motor des TC-Midget allerdings in etwas zahmerer Form. Die Hauptänderungen sind eine etwas weniger steile Nockenform sowie ein einziger SU-Halbballstromvergaser an Stelle von zwei. Mit einer Bremsleistung von 44,5 PS bei 4800 Touren/min gehört die Maschine dennoch unter die



BLICK AUF DIE LINKE MOTORSEITE.

Die Batterie liegt in einem verschlossenen Kasten, an dessen Vorderseite der hydraulische Wagenheber montiert ist.

knüpft an diese Tradition an und präsentiert sich als kleiner ausgefeilter Viersitzer mit hoher Fahrleistung und sicheren Strasseneigenschaften. Er verbindet die Vorzüge eines neu durchkonstruierten modernen Fahrgestells mit denjenigen des TC-



BLICK AUF DEN FÜHRERSITZ DER 1¼-LITER LIMOUSINE.

Dank einer breiten ziemlich hohen Windschutzscheibe ist die Sicht von den beiden Vordersitzen sowohl unmittelbar auf die Strasse wie auch die umgebende Landschaft sehr günstig. Nur die rechte Seite des Armaturenbrettes dient für die Aufnahme der Instrumente; die linke Hälfte ist als Handschuhkasten ausgebildet.

leistungsfähigsten Motoren ihrer Hubvolumenklasse, besitzt im unteren Drehzahlbereich dagegen ein etwas besseres Drehmoment als der Midget.

Im übrigen sind die Spezifikationen weitgehend diejenigen des TC; die wichtigsten Zahlenwerte sind in der beige-gegebenen Zahlentafel enthalten.

Um zur Kraftübertragung überzugehen, so trifft man auch hier weitgehend die Merkmale des TC-Midget wieder, so die Borg-&-Beck-Einplatten Trockenkupplung und das Vierganggetriebe mit drei oberen synchronisierten und geräuscharmen Gängen. Der Schalthebel ist nicht ganz so kurz und weit hinten wie beim Midget, dennoch wurde die Fernschaltung beibehalten, und der etwas abgeogene, aber steife Schalthebel zeigt sehr knappe Schaltwege von Gang zu Gang, so dass die Bedienung des Getriebes auch bei der Limousine die angenehme sportliche Note beibehält. Die Handbremse liegt dicht neben dem Schalthebel und ist leicht zugänglich; sie wirkt über Kabel auf die Hinterräder. Ueber eine mit Nadellagern versehene Kardanwelle wird das Drehmoment auf die spiralverzahnte; dreiviertel schwebend gelagerte Hinterachse übertragen.

Der neue MG wird als viertürige, viersitzige Limousine geliefert, deren Karosserie dank der flüssigen, aber zurückhaltenden Umriss trotz aller Rücksicht auf Innenraum den Charakter eines kleinen Klassewagens nicht verleugnet. Ungewöhnlich ist die Wahl von sechs Fenstern für eine sportliche Limousine; dank ihnen ist der Innenraum hell und freundlich während der Radstand gut ausgenützt ist. Der sehr geräumige Kofferraum passt gut in die Linienführung ein die Frontansicht des Wagens zeigt die charakteristischen Linien des MG-Kühlers, die nun seit bald zwanzig Jahren das Kennzeichen der Marke sind. Die Karosserie besteht aus Ganzstahl-Preßstücken, die zu einem starken Gebilde verschweisst sind; in bezug auf die Innenausstattung hält der MG-1¼-Liter den Vergleich mit luxuriösen Vorkriegsmodellen seiner Klasse in jeder Beziehung aus. Die mit Leder gepolsterten Vordersitze weisen geschweifte Rücklehnen auf die den Körper gut umfassen; hinten ist eine abklappbare Mittellehne vorhanden. Auch ein Schiebedach gehört zur Serienausstattung. Sehr hübsch und dabei praktisch ist das Instrumentenbrett eingeteilt, das die wichtig-

sten Instrumente in zwei MG-Oktogonen gruppiert auf die rechte Seite konzentriert, während die linke Hälfte ganz durch einen geräumigen Handschuhkasten ausgenützt wird.

Zwei Sonnenblenden, eine Zugeschnur für die Bedienung des Rückfenstervorhanges sowie tief unten und nicht störend angebrachte Fensterkurbeln an den Vordertüren sind weitere Merkmale der Karosserie.

Zur Ausrüstung, die sehr vollständig ist, gehört ferner ein hydraulischer Wagenheber, dessen Pumpwerk auf der linken Motorseite liegt, ferner der als Gepäckbrücke benützbare Deckel des Kofferraumes, ein Batteriekasten, der den Sammler vor der Motorhitze schützt, obwohl er unter der Motorhaube sehr zugänglich angeordnet ist, ein ebenfalls leicht zugänglicher Behälter für den Reservepneu unter dem Kofferraum, aber mit separatem Deckel, sowie schliesslich eine grosse Nebellampe, als Ergänzung der Beleuchtung.

Eine kurze Probefahrt.

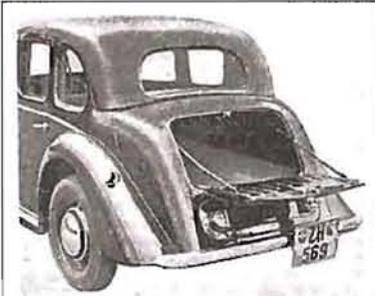
Mit dem ersten in der Schweiz eingetroffenen Wagen war in Anbetracht der weniger als 300 km betragenden Fahrleistung wiederum keine richtige Probefahrt durchzuführen, wenn auch ein kürzerer Versuch einen guten Vorgeschmack über die zu erwartenden Merkmale vermittelte. Zweifellos besitzt der 1¼-Liter ein bedeutendes Mass an Individualität; seine Besonderheit liegt in einer Vereinigung eines typisch englischen Hochleistungsmotors mit weichem, gut ausbalanciertem Gang, den Fahreigenschaften der sportlichen kontinentalen Klasse und einer kompakten, dabei aber ausgezeichnet gefertigten Karosserie. Eine ähnliche Kombination ist, besonders in dieser Preislage, zur Zeit auf dem Markt nicht erhältlich. Die Fahrweise ist denkbar angenehm; die Zahnstangenlenkung geht auch beim Manövrieren nicht schwer; das Getriebe reizt dank seiner Eigenheit geradezu zu häufiger Benützung, und die Federung ist bei aller Fahrsicherheit genügend weich und erfüllt alle Erwartungen. Wenn eine kleine Kritik gestattet ist, so betrifft sie vor allem die Raumverhältnisse im hinteren Abteil, die für grosse Personen auf langen Strecken möglicherweise etwas knapp gehalten sind; dagegen sind die vorderen Sitze geräumig und insbesondere der Fahrersitz dank der verstellbaren Lenksäule sehr einladend. Im ganzen genommen stellt die MG-1¼-Liter-Limousine eine gute und wertvolle Ergänzung der Typenreihe des Nuffield-Konzerns dar, in die sie sich einfügt, ohne die angestammte Individualität der Marke zu verleugnen.



ANORDNUNG DER SITZPLÄTZE UND DES EINSTIEGS.

Während für kleinere sportliche Vierplätzerlimousinen oft die zweitürige Bauweise vorgezogen wird, besitzt der neue MG deren vier, um den Zutritt ins hintere Abteil zu erleichtern.

MG-1¼-LITER-LIMOUSINE



DER KOFFERRAUM.

Neben dem eigentlichen Gepäckraum im Heck nimmt auch die abklappbare Kofferbrücke weitere Gepäckstücke auf. Das Reserverad liegt hinter einem separatem Deckel darunter.

(Kabel) auf Hinterräder, Zahnstangenlenkung, Benzintankinhalt 36 Liter, Pneugrösse 5.25—16.

ABMESSUNGEN, GEWICHT: Radstand 251 cm Spurweite vorn 120 cm, hinten 127 cm, kleinster Wendekreis ca. 12 m, Länge 409 cm, Breite 147 cm, Höhe 145 cm, Bodenfreiheit 15 cm, Gewicht trocken, strassenfertig 1030 kg, mit vollem Tank und 2 Personen ca 1210 kg.

FAHRLEISTUNGSDATEN: Leistungsgewicht leer 23,1 kg/PS, mit 2 Personen und vollem Tank 27,2 kg/PS, Hubvolumen pro Gewicht leer 1,21 Liter pro Tonne. Fahrgeschwindigkeit bei 1000 Touren/min im 4. Gang: 25,8 km/h, im 3. Gang: 19,6 km/h, im 2. Gang: 12,9 km/h, im 1. Gang: 7,4 km/h. Motordrehzahl bei 100 km/h im 4. Gang: 3880 U/mm. Mittlere höchste Kolbengeschwindigkeit bei der Nenn-Höchst-drehzahl: 10,8 m/sec. Höchstgeschwindigkeit chronometriert (Schätzung) 115—120 km/h.

PREIS: Viertürige, vierplätzig Limousine: Fr, 13900. — + WUST.

Technische Details

MOTOR: 6,37 Steuer-PS, 4 Zylinder Bohrung 66,5 mm, Hub 90 mm Hubvolumen 1250 ccm, Höchstleistung 44,5 BremsPS bei 4800 U/mm, Literleistung 35,7 PS/Liter, hängende Ventile, Kipphebel und Stoßstangen seitliche Nockenwelle, 1 SU-Vergaser elektrische SU-Benzinpumpe, Druckschmierung Oelinhalt 5 Liter, Batteriezündung 12V, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Einplatten - Traktenkupplung Borg & Beck Vierganggetriebe 2, 3, und 4. Gang synchronisiert und geräuscharm, Uebersetzungsverhältnisse 18,0:1, 10,65:1, 7,21:1, 5,14:1, Rückwärtsgang 18,0:1. Spiralverzahnter Hinterachs Antrieb, dreiviertelschwebend.

FAHRGESTELL: Vorn Einzelradaufhängung mit zwei Dreiecklenkern (innen auf Gummi gelagert) und Schraubenfedern, hinten Halbelliptikfedern in Gummilager und Querstabilisationsstab. Normalrahmen mit Kastenverstärkung und Rohrquerträgern, hinten Unterschlung. 4 hydraulische Luvax-Girling-Kolbenstossdämpfer, Fussbremse, hydraulische Lockheed, Handbremse mech.



DIE RECHTE MOTORSEITE.

Der Halfallstrom-SU-Vergaser besitzt einen sehr grossen Luffilter und Geräuschkämpfer. An der schrägen, schwingungs isolierten Spritzwand sind Sicherungen und Scheibenwischermotor befestigt.