



MG KURIER

Offizielles Magazin des MG Car Club Deutschland e.V.

Sonderheft zur Techno Classica Essen 2017



Familienkutsche, Silverstone-Sieger

So: Y not?



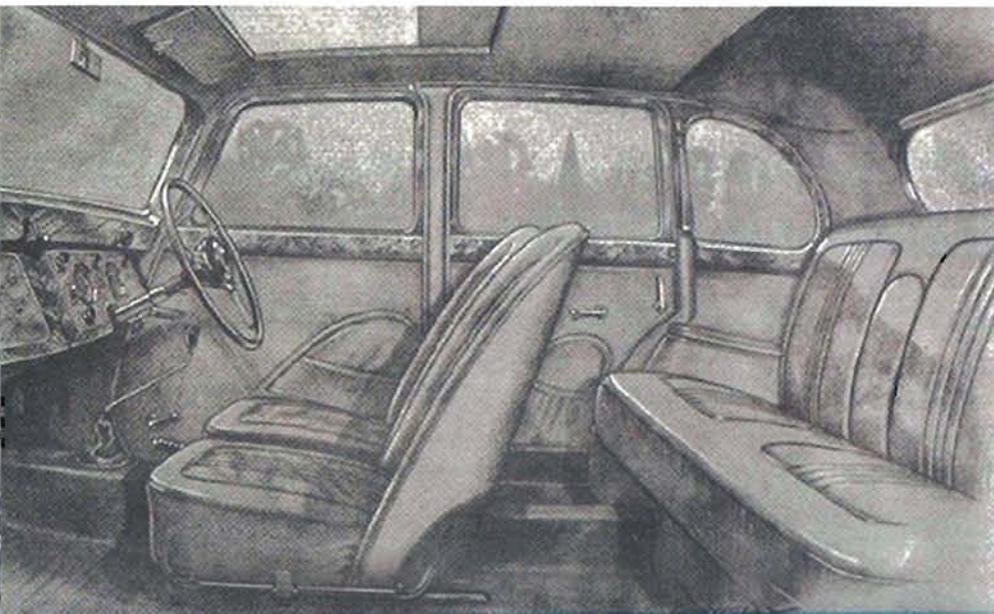
er, Schlachtvieh und Geheimtipp



THE
NEW

ONE AND A QUARTER
LITRE

Safety  Just!



Interior

2 be style, dignity and grace of this new Saloon are manifest to a casual observer. Its roominess, comfort, riding and equipment are impressive.

In road behaviour and performance, the "One and a Quarter" Saloon is really outstanding. Perfect traffic manners; an unusual capacity

to cover long or short journeys at high averages: Ⓢ acceleration and superb braking power, justify the slogan "Safety Fast!"

The Ⓢ "One and a Quarter" Litre Saloon is proudly offered to discriminating motorists—built to the high Ⓢ standard, ... it "Maintains the Breed".



P. & R. WILLIAMS PTY. LTD.
M.G. DISTRIBUTORS
268 OXFORD STREET
WOOLLAHRA
PHONE - - FW 1141

In deutschen Texten kommt der Buchstabe Y auf eine durchschnittliche Häufigkeit von nur 0,04 %. Er ist damit nach Q und X der dritt seltenste 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 1 ¼ Litre genannt – aufgrund seiner Familientauglichkeit durchaus als ein ernstzunehmender Beitrag zur beginnenden Massenmotorisierung der Nachkriegszeit gedacht.

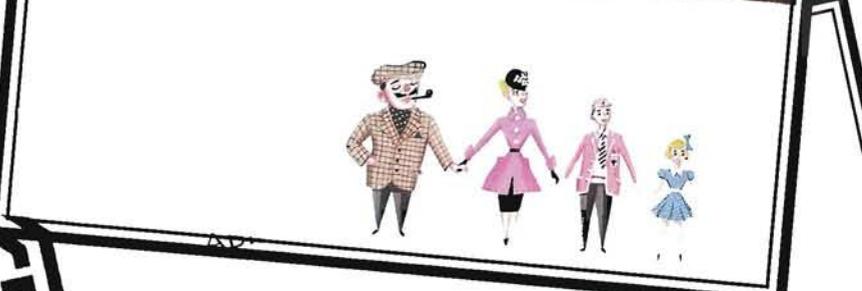
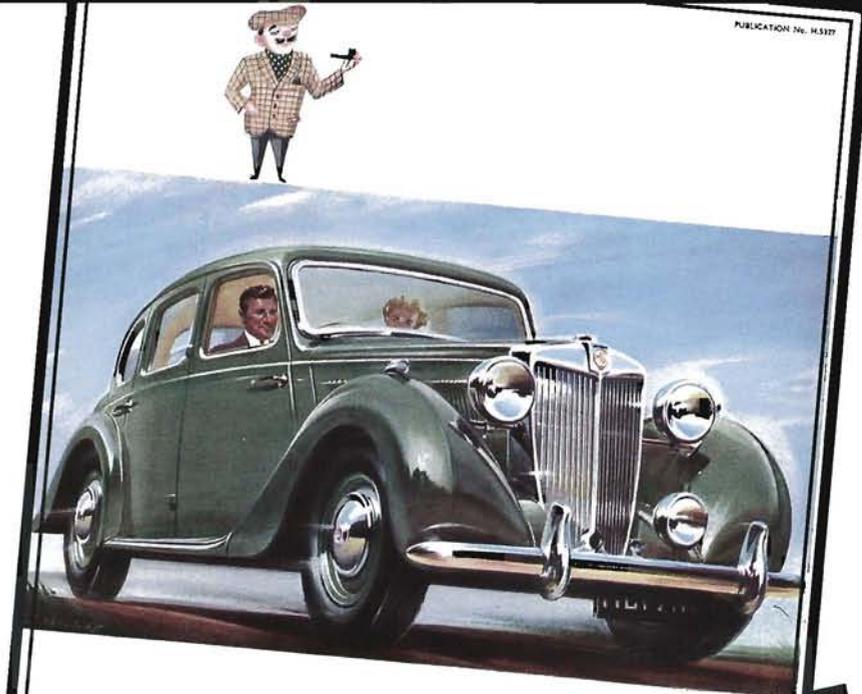
Der Y-Type stieß bei seiner Präsentation im Frühjahr 1947 nicht zuletzt dank seines moderaten Einstiegspreises von 575 Pfund (672 inklusive der damaligen Kaufsteuer) zunächst auf reges Interesse. Die Karosserie nahm Anleihen bei Morris 8 bzw. Morris 10 und zeigte somit klassische Vorkriegslinien mit 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 serienmäßig 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 Simplexbremmen 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

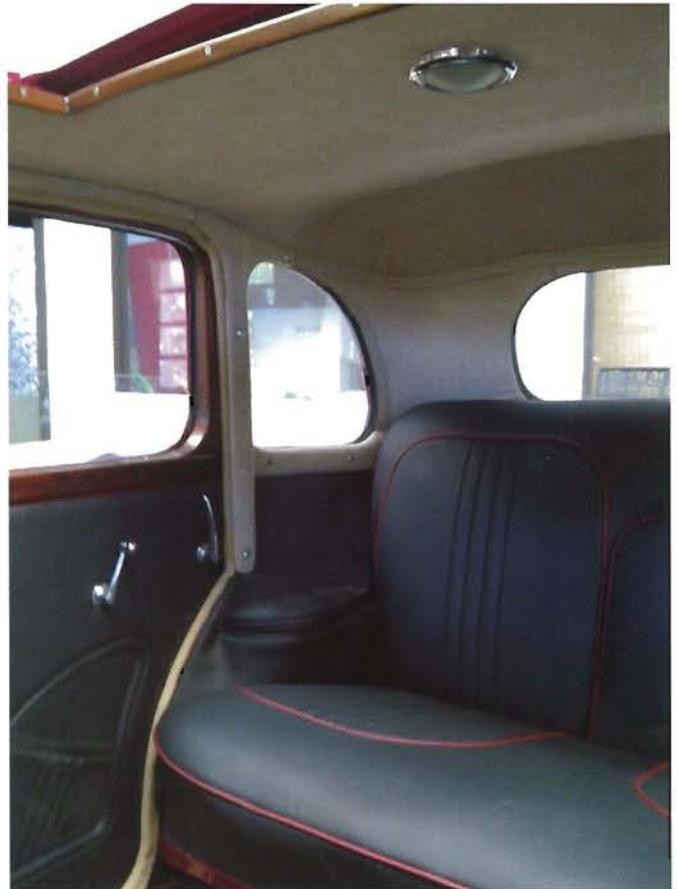


Maintaining the Breed... WITH A NEW THOROUGHbred  TOURER



This new member of the M.G. family, in every detail of its superb design and performance, commands the mastery of the road which "M.G." symbolises. By good breeding built into it by years of experience, this M.G. takes pride of place among the world's light cars. As an attractive and impressive ambassador for Britain's engineering skill and craftsmanship, the new M.G. leads the way in design, performance and reliability.

Links: Die Broschüren zur Produktvorstellung zeigen den Y als Automobil geföhlt mindestens „untere“ Oberklasse; oben: später präsentiert sich der MG Y als Fahrzeug für die ganze Familie; darunter: der Y Tourer fand nur wenige Freunde



Oben: Tatsächlich kommt der MG Y auch in Natura durchaus wohlmeinend daher, die Proportionen sind ausgewogen der Innenraum wirkt luxuriös und weist viele hübsche Details auf; lediglich der 1 1/4-Liter-Motor wirkt etwas verloren, zumal er – wenn die Limousine mit vier Personen besetzt ist – einiges zu schleppen hat; rechts und unten: technische Spezifikation des Saloons und schön gestaltete Feature-Bebildungen, die richtig Lust machen

selbst in den Stammmärkten UK, Australien und USA ein trauriges Dasein als „Schlachttvieh“ 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 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?

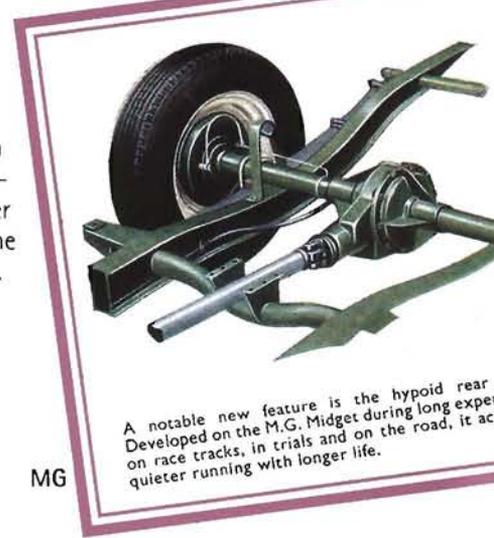
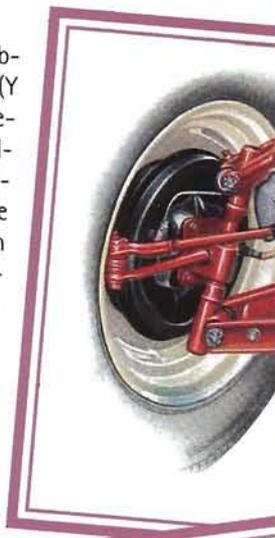
Vielleicht ist es ja gerade der Exotenstatus. An einem Y-Type kann man sich jedenfalls „mangels Masse“ nicht so leicht satt sehen wie an den üblichen Verdächtigen aus der Klassiker-Szene. Und schließlich ist da auch noch das Raumangebot der viersitzigen Limousine, das insbesondere für Familien ein entscheidender 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 Unicum 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



A notable new feature is the hypoid rear. Developed on the M.G. Midget during long experience on race tracks, in trials and on the road, it achieves quieter running with longer life.



A sliding panel is fitted flush with the roof. It is skilfully designed to ensure that, when in the open position, rear passengers are free from draught. Above the driver's head is a switch which operates the roof light.



Opening downwards, the lid of the luggage trunk forms an additional luggage carrier. The general appearance of the M.G. Series "YB" Saloon has been greatly enhanced by the addition of over-riders to the front and rear bumpers.



Finest grade English leather is used for the upholstery. Pleating in seats and squabs gives a very pleasing effect. The wide arm-rest for the rear seats folds back flush with the rear squab.



Finished in polished walnut, the handsome is fitted with an ashtray on either side of the rail. Instruments are softly illuminated for night driving. The spacious interior has a drop front.

SPECIFICATION

ENGINE : Cylinder bore 66.5 mm. Stroke 90 mm. 1250 c.c. R.A.C. rating 10.97 h.p. Counter-balanced crankshaft, three main bearings. Overhead valves operated by push-rods. 14 mm. plugs. Coil ignition, automatic advance. Force-feed lubrication, renewable element oil filter. Aluminium alloy sump, capacity 10½ pints (5.96 litres). Single S.U. semi-downdraught carburetter. Air cleaner. Radiator fan. Water circulated by pump; circulation thermostatically controlled.

TRANSMISSION : Borg & Beck 8" dry clutch. Four-speed gearbox. Second, third and top synchromesh. Gear ratios: Top—5.125 to 1; Third—7.098 to 1; Second—10.609 to 1; First—17.938 to 1; Reverse—17.938 to 1. Hardy Spicer needle bearing propeller shaft. Semi-floating hypoid rear axle.

FUEL : 8-gallon (36-litre) tank at rear. Quick filler cap. S.U. petrol pump.

CHASSIS : Track: Front 3' 11½" (1.203 m.); Rear 4' 2" (1.270 m.); Wheelbase 8' 3" (2.514 m.); Clearance 6" (15 cm.) at lowest point. Boxed-type side-members with robust tubular cross-members.

SUSPENSION : In front: the latest development of M.G. in-

dependently sprung suspension, wish-bone type, employing coil springs and rubber-bushed inner mountings. At rear: long flexible laminated springs, rubber interleaved, mounted in flexing rubber bushes, with a rubber-mounted lateral control link to stabilise rear axle movement. Piston-type hydraulic dampers.

ELECTRICAL EQUIPMENT : 12-volt; dynamo, belt-driven from crankshaft, operates in conjunction with a compensating voltage control unit. Lucas high-frequency horn. Twin screen wipers. Traffic indicators.

LIGHTING : Headlamps with block lenses and double dip switch, operated by foot control. Wing lamps. Twin stop/tail-lamps. Fog-lamp. Reversing light, automatically controlled by engagement of reverse gear. Roof light.

BRAKES : Lockheed hydraulic brakes. Large-area drums, 9" dia. (22.86 cm.). Ferodo linings. Independent central hand brake, cable-operated, on rear wheels only.

WHEELS : Disc-type, with chromium-plated centres. Size 4.00x15. Tyres by Dunlop, size 5.50-15.

JACKING SYSTEM : Jackall built in, with control pump on left-hand side under bonnet.

STEERING : Adjustable, direct-acting, rack-and-pinion type. Spring-spoked wheel. Turning circle 33' 6" right-hand and left-hand.

INSTRUMENTS : Ammeter, oil pressure and petrol gauges. Speedometer and electric clock. Instrument panel has diffused lighting for night driving.

COACHWORK : Walnut woodwork, leather upholstery, pile carpet. Winding windows in all four doors. Opening windscreen with centre winder. Safety glass throughout. Both front seats adjustable. Centre arm-rest in rear seat. Flush-fitting sliding roof. Rear blind operated from driving seat. Sun visors for driver and front passenger. Large glove box in fascia panel. Map pocket in all doors. An ashtray for each occupant. Large rear luggage compartment with lid which opens flat to form additional platform if required. Spare wheel and comprehensive tool kit in separate compartment, accessible with full load of luggage.

COLOURS.

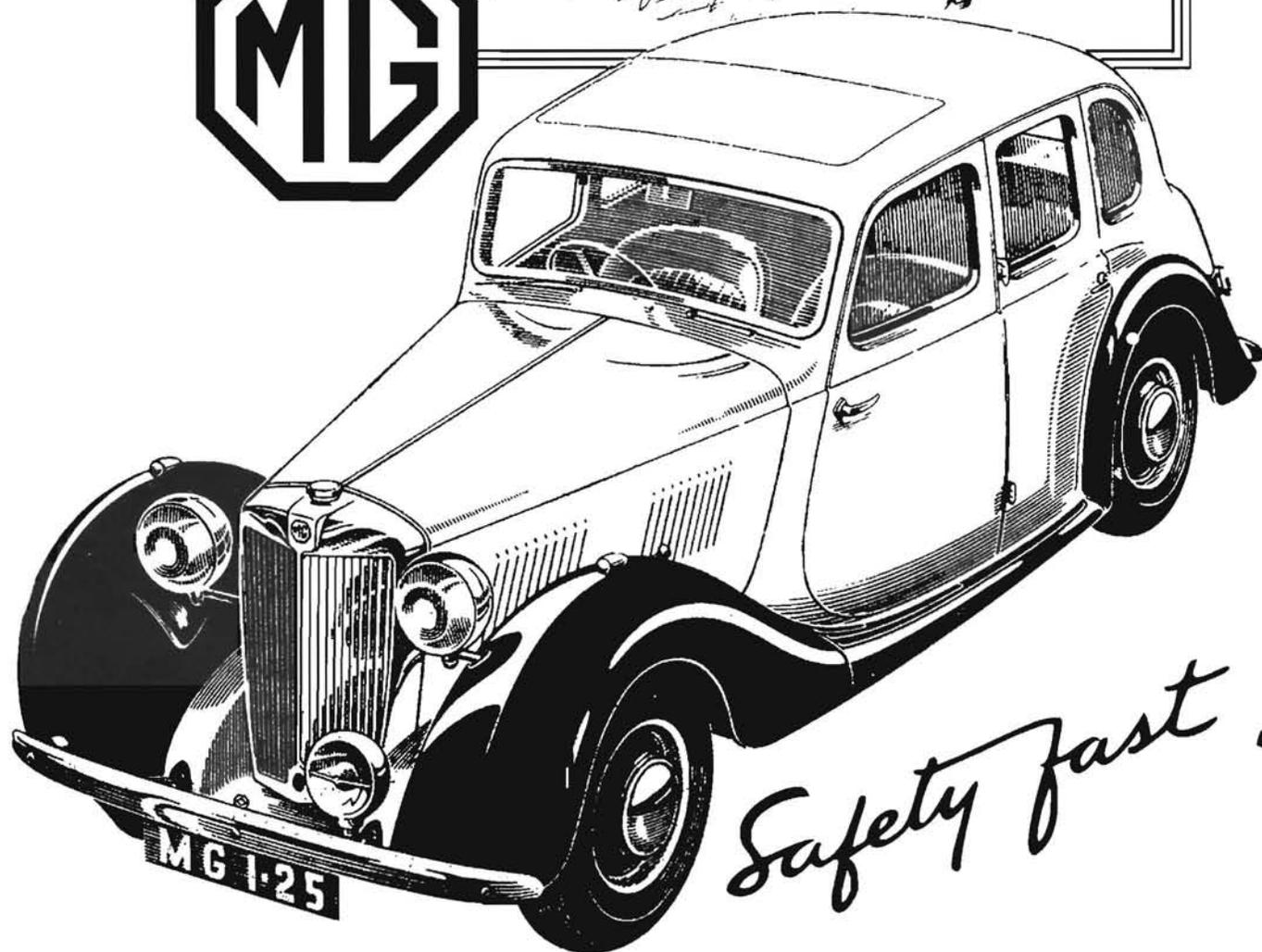
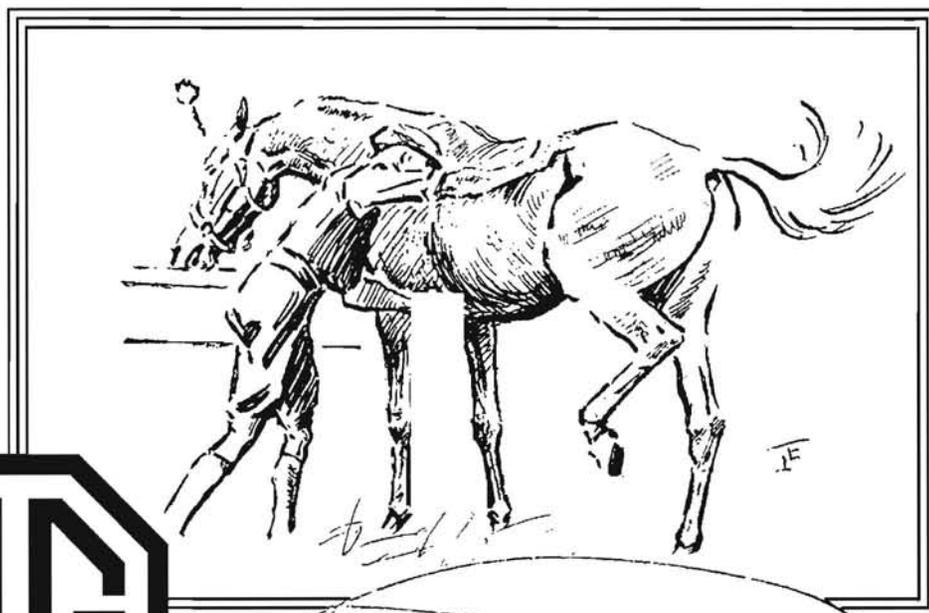
Body	Leather upholstery
Black	Maroon, Beige, Green.
Autumn Red	Maroon, Beige.
Woodland Green	Green, Beige.
Silver Streak Grey	Maroon.

The issue of this folder does not constitute an offer, and the right is reserved to alter price and/or specifications at any time without notice. Sales are conditional upon Terms of Business, Guarantees and Service arrangements issued by Morris Motors Ltd. For prices see separate list.



Front suspension is of the double wishbone type, with coil springs. Steering is by rack and pinion. New features are larger shock absorbers all round, an anti-roll bar at the front end and an improved type braking system.

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



Originally published in MG Kurier, Nr. 131 April 2017.

MG Kurier is the official magazine of the MG Car Club Deutschland e.V
and the article is reprinted here by kind permission.