

VERY british



Die Achteck-Marke steht für kernige Roadster mit wenig Komfort und viel Fahrspaß. Ganz zu Unrecht sind daneben die kleinen, aber feinen Limousinen des Hauses fast vergessen. Mit Walnussholz, Chrom und Leder bieten die **MG Y Saloons** traditionelles Briten-Flair pur

Die hübschen Nachkriegs-Viertürer in der klassischen Vorkriegsoptik sind selbst in England Raritäten. Da heißt es schnell zuschlagen, wenn ein vielversprechendes Restaurierungsobjekt auftaucht. So dachte ein MG-Fan und handelte sich jede Menge Arbeit ein – die ihm aber tatsächlich jede Menge Spaß machte. Sein ambitioniertes Ziel: wirklich alles selbst machen!

Überholter Motor, läuft und fährt gut – das versprach die englische Verkaufsanzeige für den schwarzen 1948er MG YA. Franz Tenbrock entdeckte das Inserat per Zufall, als er Ersatzteile für seinen MG TA suchte. Der Dreißiger-Jahre-

Roadster hatte die Leidenschaft des Mediziners und Hobby-Schraubers für die Klassiker aus Abingdon entfacht, bot aber mittlerweile kaum noch Anlass, Hand anzulegen. Da kam der Y als artgerechtes Kontrastprogramm wie gerufen. Franz Tenbrock sagte zu: gekauft wie *nicht* gesehen – so etwas kann gewaltig ins Auge gehen! Ein Spediteur lieferte den MG ein paar Tage später in der Abenddämmerung ans Hoftor im nordrhein-westfälischen Waltrrop. Zur allseitigen Freude und trotz strömenden Regens sprang der Saloon auch sofort an, um aus eigener Kraft einige Meter bis in die Garage zu rückzulegen. „Runs and drives well“, wie versprochen. Es sollte die vorerst letzte Fahrt für den englischen Patienten sein. Als solcher und wirklich ernster Fall outete sich

TECHNISCHE DATEN

MG YA

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Viertaktreihenmotor, ohv, dreifach gelagerte Kurbelwelle, ein SU-H2-Vergaser

Hubraum: 1250 ccm (B x H: 66,5 x 90 mm)

Leistung: 46 PS bei 4800 U/min
79 Nm bei 2600 U/min

Maße (L x B x H in mm): 4089 x 1490 x 1448

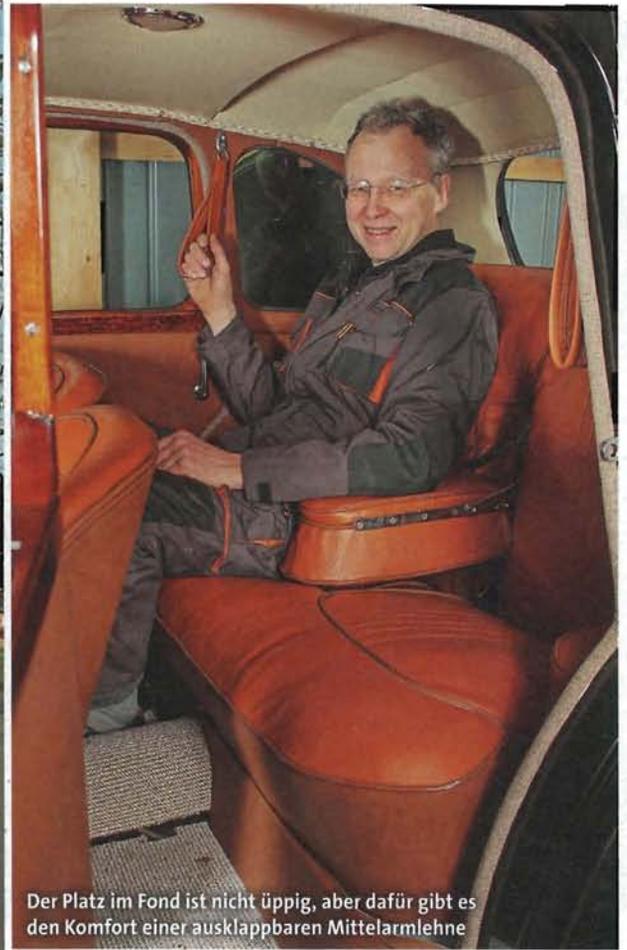
Leergewicht: 1016 kg

Fahrleistungen: Vmax 120 km/h, 0-100: 29,3 s

Baujahre: 1947–1951

der Y am nächsten Morgen bei Tageslicht: „Da kamen dann doch mehr Roststellen zum Vorschein, als in der Anzeige erwähnt“, referiert der Arzt mit britischem Understatement die dramatische Anamnese.

Unzählige Kolonien von Rostblasen im matten Lack ließen Übles befürchten. Hinzu kam Feuchtigkeit in Holz, Leder und Dachhimmel, begleitet von erheblichem Mief. Später sollte sich als wesentliche Ursache herausstellen „dass der Hund der Vorbesitzer wohl nicht ganz dicht war.“ Zur Vollrestaurierung gab es bei diesem Befund keine ernsthaftige Alternativtherapie. Nach ein paar trüben Gedanken mit anschließender Autosuggestion („das schaffst Du schon“) startete der Oldie-Fan seine „Alles muss raus“-Aktion. Für Restaurierer erweist sich als Vorteil, dass der



Der Platz im Fond ist nicht üppig, aber dafür gibt es den Komfort einer ausklappbaren Mittelarmlehne



Originale Aschenbecher sind rar. Im 3D-Druck entstand ein Nachbau – und gleich noch ein Emblem für den Schaltknäuf

Y als Vorkriegskonstruktion analog zu den zeitgenössischen T-Type-Roadstern ein separates Chassis aus stabilen Kastenprofilen hat, auf dem der Aufbau verschraubt ist. Unter dem Karosserieblech steckt allerdings kein Holzgerippe mehr wie noch bei den MG-Sportlern bis Mitte der Fünfziger, was immerhin ein ganzes kompliziertes Gewerk erspart.

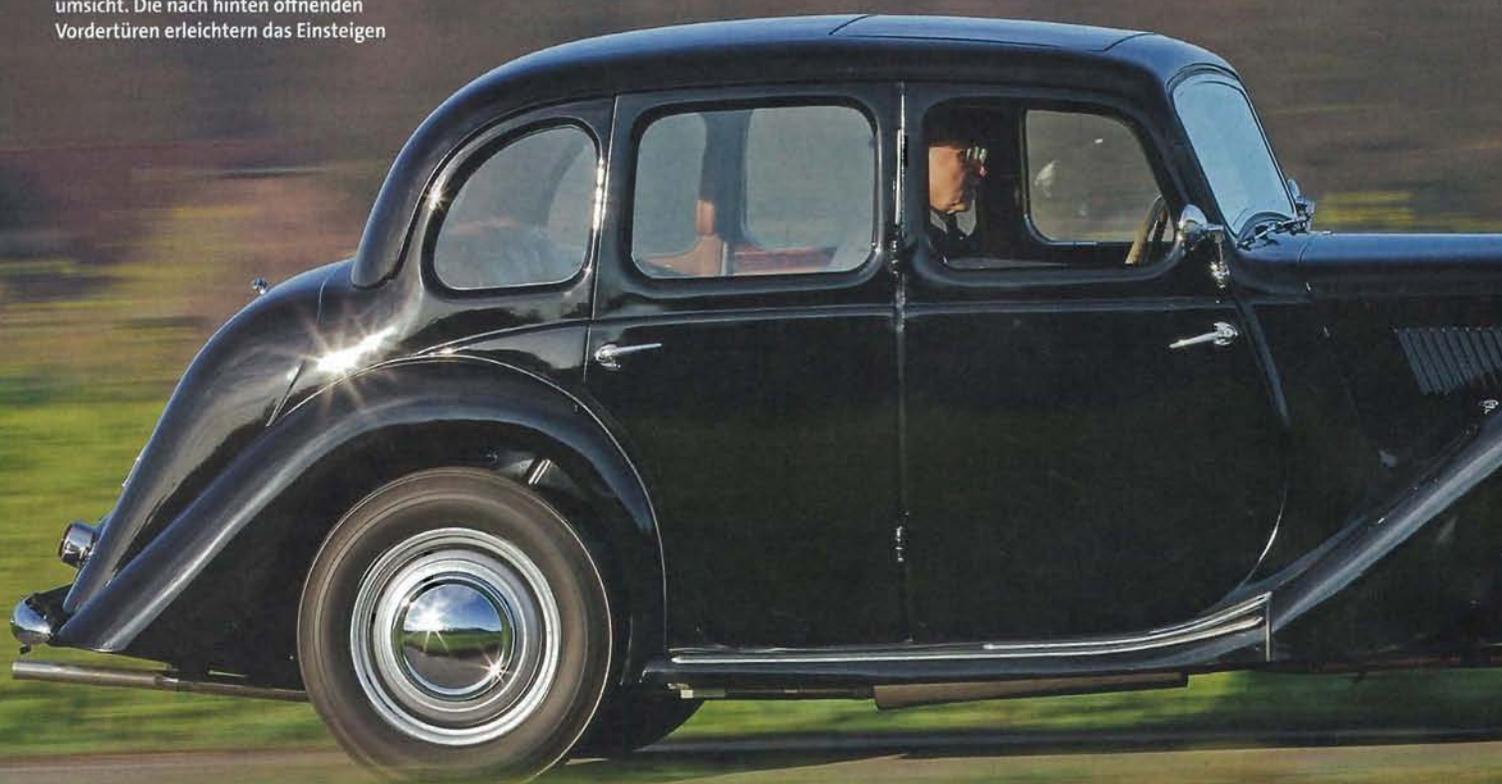
Mangels Hebebühne lifftete Franz Tenbrock das völlig ausgeräumte und mit Stahlstreben gegen Verzug gesicherte Häuschen mittels Wagenheber Stück für Stück vom Rahmen. Der Unterbau war weitgehend intakt. Bloß die hinteren Federaufnahmen hatte der Rost dahingerafft. Für die originalgetreue Rekonstruktion setzte der Restaurierer sich erst einmal an den PC und bastelte mit der freien Software *FreeCAD* ein 3D-



Mit poliertem Walnussholz und Chrom hat das Cockpit die gediegene Anmutung einer englischen Luxuslimousine

Restauriert > MG YA

Sechs Seitenscheiben bieten beste Rundumsicht. Die nach hinten öffnenden Vordertüren erleichtern das Einsteigen



> Der Rost blühte im Verborgenen



Gekauft wie nicht gesehen: Der schwarze Sports Saloon hatte einige Roststellen mehr als in der Internet-Verkaufsanzeige erwähnt worden waren



Zahllose Blasen im Lack ließen nichts Gutes erwarten



Bodenlos: Franz Tenbrock montierte reichlich stabilisierende Stahlstreben, bevor er die Karosserie vom Rahmen trennte



Das sanierte Häuschen, fertig zum Lackieren, ebenfalls in Eigenregie



Mit Hilfe von Stauch- und Streckapparaten entstanden Formteile neu, um die Türen zu retten; alle vier waren im unteren Bereich ziemlich knusprig



Der TÜftler passte die Schraubkante an die Karosserie an, dann schweißte er den Kotflügel

Modell. „Damit konnte ich dann übers Internet unter www.cutworks.com die Teile für beide Seiten auf Zehntel genau für etwa 50 Euro lasern und biegen lassen“, berichtet der TÜftler und wirbt dafür, sich mit den neuen Möglichkeiten zu befassen: „Nicht mehr erhältliche Teile lassen sich sogar in Heimarbeit individuell herstellen. Schon mit einem einfachen 3D-Drucker ist einiges anzufangen. Ich konnte etwa Ersatz für die fehlenden, 100 Euro teuren Bakelit-Aschenbecher und das Reglergehäuse des Y sowie einen angepassten Warnblinkschalterknopf drucken, Materialkosten ein paar Cent.“

Statt Geld für schlecht passende Reparaturbleche auszugeben, investierte der MG-Enthusiast lieber ein paar Euro in eine Streck-Stauchvorrichtung und ein Rollenstreckgerät und versuchte sich fröhlich in Eigenproduktion. Vorkenntnisse? „Keine. Ich habe ein paar Videos angeschaut und geübt. Man muss sich nur mal trauen, ein bisschen experimentieren und Geduld haben. Am schwierigsten war die Herstellung neuer Trittbretter, nachdem der gebraucht gekaufte Ersatz ebenfalls völlig demoliert war. Mit den Rollen klappte das richtig gut. Erst hatte ich versucht, die Teile mit Holzhammer, Ledersack



Der Besitzer

Sein Schrauber-Talent entdeckte **Franz Tenbrock** (60) bereits mit 19 anhand seines Fiesta 1, dem er das „vielschönere“ Armaturenbrett des BMW 320 verpasste. Die Oldie-Leidenschaft des Arztes aus Waltrop im nördlichen Ruhrgebiet begann mit einem Spartan MG TF-Nachbau mit Dreiliter-Ford-Essex-Motor, gefolgt vom MG TA aus dem Jahr 1937. Über seinen MG Y berichtet er mit über 1000 Fotos auch im Internet: <https://bit.ly/3r1bt61>



Eine praktische Besonderheit ist der fest eingebaute hydraulische Vierstempel-Wagenheber, der über eine Handpumpe im Motorraum bedient wird



Die Trittbretter waren unrettbar verrottet. Ersatz und gleich noch ein paar Reservebleche bastelte der Restaurierer eigenhändig

und Holzform zu dengeln. Das war allerdings die falsche Methode und entsprechend frustrierend.“

Ansonsten überwogen eindeutig die Glücksmomente. Die Wunden der Karosserie wurden Stück für Stück geheilt, bis endlich nach einer Behandlung mit Fertan-Rostumwandler die Epoxy-Grundierung wieder für ein harmonisches Bild sorgte. Franz Tenbrock erledigte die komplette Beschichtung inklusive dem schwarzen 2K-PU-Einschicht-Decklack in der heimischen Garage. Das Ergebnis geriet beeindruckend ansehnlich. Sein Erfolgsgeheimnis: „Ich habe nicht an der Spritzpistole gespart. Und ich muss zugeben, dass ich hier und da noch mit 5000er bis 7000er Schleifpapier nachgearbeitet und poliert habe. Bei Schwarz braucht man halt extrem viel Licht.“

Nicht weniger fordernd gestaltete sich die Wiederherstellung des Interieurs mit seiner Behaglichkeit im Stil teurer englischer Luxus-Salons. Die gehobene Ausstattung, gepaart mit zu ihrer Zeit fortschrittlicher Technik, sollte den Y damals in der steuerbegünstigten „10 HP“-Klasse der kleinen Limousinen hervorstechen lassen. So bestaunen heutige Betrachter regelmäßig die bequemen Ledersitze, im Fond mit herausklappbarer Mittelarmlehne,

die Fensterrahmen und Armaturentafel aus gediegenem Walnussholz, dicke Teppiche und selbstverständlich „einen eigenen Aschenbecher für jeden Mitfahrer“, wie die zeitgenössische Werbung betonte. Das Stahlschiebedach gab es ebenso serienmäßig wie die Frischluftregelung durch die per Handkurbel ausstellbare Frontscheibe und die längs verstellbare Lenksäule. Zwei große Instrumente mit achteckigem Chromrahmen informieren über Tempo, Uhrzeit, Tankinhalt, Akkulation und Öldruck. Das Schiebedach identifizierte Franz Tenbrock übrigens als Hauptverursacher des

„Statt teure und schlecht passende Reprorteile von der Stange mühsam umzuarbeiten, habe ich die nötigen Bleche lieber gleich selbst angefertigt.“

Franz Tenbrock

Feuchtbiotops im Heckbereich: „Beide hintere Abläufe waren kaputt, so dass reichlich Wasser in die C-Säulen lief.“

Der Restaurierer leimte neues Furnier auf, lackierte und polierte die Holzteile in ungezählten Stunden. „Das war ein Hochgefühl, als alle endlich in frischem Glanz vor mir lagen.“ Für die Fauteuils ergatterte er zwei komplette cognacfarbene Kuhhäute und setzte sich an die eigens organisierte uralte Pfaff-Nähmaschine, die sich unerschütterlich selbst durch vier Schichten Leder stanzt. Als Schnittmuster dienen die zerlegten alten Bezüge. „Uner-

Praktisches Zubehör: Wenn nachts die Scheinwerfer des Hintermans blenden, zieht der Fahrer einfach an der Schnur...



...wodurch ein Springrollo erscheint und das Heckfenster verdunkelt



Im Y muss dem munteren 1250er XPAG-Motor ein SU-Vergaser genügen. Die sportlichen Vettern hatten ein Duo und acht PS mehr

> Aus dem Restaurierungsalbum



Auf dem Rollenstreckgerät fertigte der Restaurierer gewölbte Bleche für Trittbretter und Kotflügel an (l.). Einschweißteile zur Reparatur der Blattfederaufnahmen am Kastenrahmen konstruierte er am Computer und ließ sie lasern



Die meisten Holzteile brauchten neues Furnier, um wieder im alten Glanz zu erstrahlen. Aus den zerlegten alten Ledersitzen entstanden Schnittmuster für die Reproduktion

wartet schwierig war dann das Aufziehen der neuen Häute auf die neu gepolsterten Sitze. Die Farbe ist übrigens die einzige größere Abweichung vom Original. Das ursprüngliche Grün gefiel mir einfach nicht.“

Die technische Seite war dagegen eher unspektakulär. Der muntere 1250-Kubik-Motor brauchte wie alles andere hauptsächlich Kosmetik, ansonsten gab es vorsorglich ein paar Dichtungen und die üblichen Verschleißteile an Bremsen und Fahrwerk. Dank gemeinsamem Nuff-

field-Konzernbaukasten mit Wolseley und Morris ist vieles in England immer noch gut und nicht zu teuer erhältlich. Dass der Y mit Restaurierungskosten von rund 2500 Euro nicht die Kasse sprengte, lag aber vor allem an der fast hundertprozentigen Eigenleistung. Nach 22 Monaten rollte der stilvolle Brite zur TÜV-Abnahme, die er mit Bravour absolvierte. War doch von Anfang an klar: „Runs and drives well...“

Text: A. Polaschek / Fotos: S. Traub



Der Kofferraum ist nicht zu üppig bemessen, kann aber durch die Klappe als Gepäckbrücke erweitert werden

> DATEN & FAKTEN

YA, YB und YT

Mit dem YA debütierte bei MG 1947 die unabhängige Radaufhängung an der Vorderachse, die bis zum Produktionsende des MGB 1980 fast unverändert beibehalten wurde. Auch die Zahnstangenlenkung war ein Novum im Nuffield-Konzern. Die Karosserie war vom Morris Eight abgeleitet, den Motor stiftete der Morris Ten. Die Fachpresse lobte vor allem Fahreigenschaften, Straßenlage und Federungskomfort. Ende 1951 erschien der leicht retuschierte YB mit einem Stabilisator an der Vorderachse, verbesserten Trommelbremsen und 15- statt 16-Zoll-Rädern. Bis 1953 entstanden 6158 YA und 1301 YB. Von 1948 bis 1950 gab es die Cabrio-Variante YT, mit 877 Stück seit jeher eine Rarität.



Das konservative Vorkriegs-Design lässt den rundlichen MG Y älter erscheinen als er ist