



Klein aber fein

Halbzeit › Neben den legendären Sportwagen sind die Limousinen der englischen Achteck-Marke fast vergessen. Die Restaurierung eines raren **MG Y Saloon** ist damit umso reizvoller

Aufrechter Kühler, freistehende Scheinwerfer, geschwungene Kotflügel und Trittbretter: Ebenso wie die knorrigten MG T-Midget-Roadster der ersten Nachkriegsjahre wurzelt der üppig ausgestattete Y-Type stilistisch und technisch in den Dreißigern. Wir trafen einen Fan, der den antiken kleinen Viertürer einfach unwiderstehlich findet.

Allenfalls 20 Exemplare des selbst in England recht seltenen Y-type kennt die deutsche Szene. Die meisten dürften bei Fans der Marke als logische, familientaugliche oder einfach nur bequemere Ergänzung eines offenen MG dienen. Das lässt auch der Blick in die Garagenwerk-

statt von Walter Prechsl vermuten, den wir zum Bergfest seiner Y-Wiederbelebung im schwäbischen Obersulm besuchen. Die Limousine teilt sich die Garage mit einem MG A, und der Besitzer gibt sich wie erwartet als eingefleischter Jünger des Oktogons zu erkennen. „Alles begann vor vielen Jahren mit einem MG TC“, erzählt der 68-Jährige. „Als die Familie wuchs, kam der MGA hinzu, damit wir unsere beiden Töchter standesgemäß auf die Touren mitnehmen konnten. Irgendwann beobachteten wir bei einem MG-Treffen in England, wie eine Familie mit einem Y-type anreiste und aus dem äußerlich eher kleinen Auto eine beeindruckende Menge an Gepäck auslud – einschließlich Klappstisch, -stühlen und Campingausrüstung. Besonders meine Frau Ursula war von der hübschen

› TECHNISCHE DATEN

MG YA / YB

Baujahre: 1947–1951

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

Drehmoment:
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

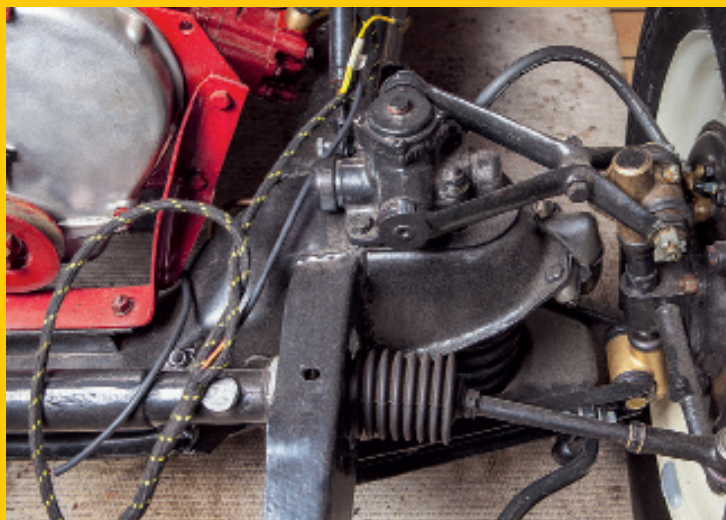
Limousine gleich sehr begeistert.“ Was nicht verwundert, angesichts des überaus wohnlichen Interieurs im klassisch britischen Stil, das den Nimbus wesentlich teurerer Luxuslimousinen hat. Nirgendwo kommt nacktes Blech zum Vorschein. Ledergepolsterte Einzelsitze vorne, zwei seitliche Armstützen und eine herausklappbare Mittelarmlehne in der Rückbank, flauschige Teppiche sowie poliertes Walnussholz im Cockpit erzeugen ein gediegeneres Ambiente, als man Ende der Vierziger von einem Wagen der steuerbegünstigten „10-HP-Klasse“ erwarten konnte. Damit nicht genug, gibt es für jeden Insassen einen eigenen Aschenbecher, und wenn die Luft zu dick wird, sorgen das serienmäßige Schiebedach und die ausstellbare Frontscheibe rasch für eine frische Brise.



Die erste Tour nach 30 Jahren in einer feuchten Garage: Walter Prechsl zieht den englischen Patienten auf seinen Trailer



Der glänzende Lack im Originalton Sunbronze lässt auf den ersten Blick nicht erahnen, dass es mit dem Anschrauben fehlender Teile nicht getan ist



Die Y-Limousine und nicht etwa ein Sportwagen war der erste MG mit einzeln aufgehängten Vorderrädern. Die Hebelstoßdämpfer fungieren als obere Querlenker



Klimatisierung in Vorkriegsmanier: Mit einem kleinen Kettenzug lässt sich die Windschutzscheibe aufstellen

Doch der Y blieb lange auf der Wunschliste bis sich endlich 2011 nördlich von London ein passendes Angebot fand, eine abgebrochene Restaurierung, erste Generation „YA“, Baujahr 1951: „Der Verkäufer hatte den Wagen 1978 erworben, zerlegt und drei Jahre lang restauriert. Dann verlor er offenbar die Lust und ließ das Auto unfertig stehen. Drei Jahrzehnte parkte der Y in einer offenen, feuchten Garage – mit gravierenden Folgen. Selbst die schon erneuerte Lackierung war

stellenweise unterrostet. Der Unterbodenbereich sah besonders schlimm aus, und das Interieur, soweit überhaupt vorhanden, war desolat.“

Walter Prechsl ging dennoch mutig ans Werk. Schließlich bedeutete der Y für den TC- und MGA-Besitzer und -Schrauber praktisch ein Heimspiel. Unter der zweiflügeligen Motorhaube logiert ein alter Bekannter. Der XPAG-Vierzylinder (siehe auch „Seziert“ in



In Birmingham stand eine der Fabriken der Nuffield-Gruppe von William Morris, zu der auch MG gehörte

Oldtimer Praxis 7/2018) bringt auch den TC auf Trab, genauso wie dessen Vorgänger TB und Nachfolger TD. Das vom Morris Ten übernommene, auf 1250 Kubik aufgebohrte Triebwerk muss im Y allerdings mit einem statt zwei SU-Vergasern auskommen, was die Leistung von 54 auf 46 PS verringert. „Es ist jedoch ein Leichtes und keineswegs unüblich, für etwas mehr Temperament die Zweivergaseranlage zu montieren, indem man Ansaug-

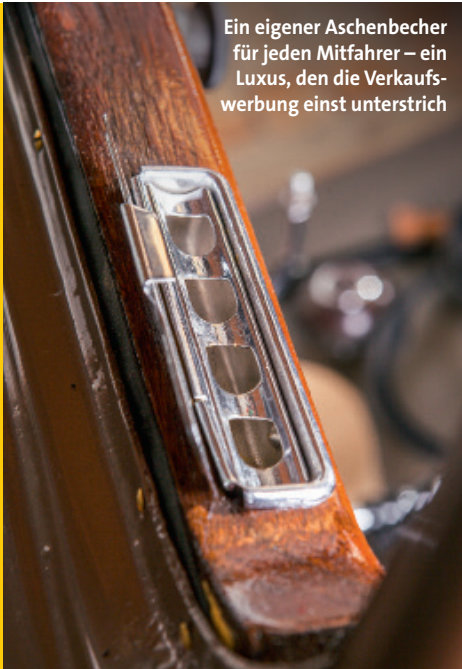
Sorgte für Kopfzerbrechen: Unter dem Hupenknopf im Lenkrad verbirgt sich ein Uhrwerk zur automatischen Blinkerrückstellung



> **DATEN & FAKTEN**

Der MG Y sollte als besonders luxuriöse und fahraktive Variante die Klasse der kleinen Limousinen bereits 1940 bereichern. Wegen der Umstellung der Produktion auf Kriegsmaterial musste er mit seiner Premiere jedoch bis 1947 warten – und war dann nicht mehr sehr modern. Eine Ausnahme bildet die unabhängige Radaufhängung der Vorderachse, eine Konstruktion des Mini-Erfinders Alec Issigonis, die MG bis zum Produktionsende des MGB 1980 nahezu unverändert beibehielt. Konzern-Premiere hatte im Y auch die Zahnstangenlenkung. Ansonsten basierte der Viertürer, wie auch zuvor schon die SA-, VA- und WA-Limousinen der Marke, auf dem Konzernbaukasten der Nuffield-Gruppe mit den Marken Morris, Wolseley und Riley. Auf den 6158 mal gebauten YA folgte von 1951 bis 1953 der leicht geliftete YB (1301 Exemplare) mit Duplexbremsen und Stabi an der Vorderachse. Nur 877 mal gebaut wurde die offene „Tourer“-Version YT.

Ein eigener Aschenbecher für jeden Mitfahrer – ein Luxus, den die Verkaufswerbung einst unterstrich



Das Cockpit schweigt in Wurzelholz und Chrom. Die Blenden der beiden Instrumente zitieren das oktagonale Markenemblem

krümmer und Luftfilter vom TD verwendet“, weiß Walter Prechsl. Obwohl nach klassischer Briten-Manier relativ langhubig ausgelegt, ist der Stoßstangenmotor relativ drehfreudig und bietet durchaus noch Reserven. Doch bevor unser MG-Freund an Tuning überhaupt nur denken konnte, standen lebensrettende Sofortmaßnahmen für das Triebwerk auf der Agenda. Nach dem Abschrauben des Ventildeckels blickte

er auf rostige Landschaften, und auch im Untergeschoss hatte sich die braune Pest ausgebreitet. „Die Kupplung war mit Pilzen und Flechten so zusammengewachsen, dass ich sie mit erheblicher Wucht auseinanderschlagen musste. Es blieb nichts anderes übrig, als den noch unter dem Vorbesitzer überholten Motor komplett zu zerlegen und zwecks Entrostung in Zitronensäure zu baden. Zum Glück genügte es

„30 Jahre Staudzeit in einer feuchten Garage wachten die vorherigen Restaurierungsarbeiten komplett zuwichte.“

Walter Prechsl

dann, die Zylinder leicht zu honen und alles mit viel Öl wieder zusammenzubauen.“

Der Motor wies die Richtung für alles weitere: zurück auf Los. Walter Prechsl zerlegte das Auto bis zur letzten Schraube und überarbeitete die gesamte Technik, was durch die Vorkriegsbauweise des bereits Ende der Dreißiger konstruierten Y erleichtert wurde. Die Karosserie ruht auf einem stabilen Kastenrahmen

> Aus dem Restaurierungsalbum

Solide Basis: der stabile Rahmen aus zwei seitlichen Kastenträgern und drei Querrohren. Zwei längs-liegende Blattfedern und ein Panhardstab führen die Hinterachse



Die Armauflagen der Türverkleidungen werden selbst gefertigt. Ursula Prechsl nähte die PVC-Bezüge (links.). Filigranarbeit verlangte auch der Zylinderkopf (rechts)



Der vom Vorbesitzer bereits restaurierte Motor war nach 30 Jahren Feuchtlagerung ein Sanierungsfall (1.). Nur mit roher Gewalt ließ sich die zusammengewachsene Kupplung trennen (3. v. l.). Der Restaurierer trennte die Stahlblechkarosserie vom Rahmen und zerlegte alles bis zur letzten Schraube (2. v. l.). Den Kraftstofftank füllte er zur mechanischen Innenentrostung mit Split und ließ ihn dann huckepack auf dem Traktorrad rotieren



Vier fest eingebaute Wagenheber werden mittels Hydraulikpumpe an der Spritzwand bedient



Die Innenverkleidungen fehlten größtenteils. Der Restaurierer bildete die Formen aus Karosseriepappe nach

und lässt sich leicht abschrauben, so dass alles gut zugänglich ist. Anders als bei den zeitgenössischen T-Serie-Roadstern besteht sie allerdings nicht aus einem Eschenholzgerippe mit aufgenagelten Blechen. Die Fahrgastzelle ist eine verschweißte Ganzstahlkonstruktion mit angeschraubten Kotflügeln. Nur der Fußraumboden von der Rückbank bis zur Spritzwand setzt sich aus Holzplatten zusammen. Der Abschnitt vor der Spritzwand besteht im Wesentlichen aus der langen, längsgeteilten Motorhaube, deren Hälften jeweils mitsamt der Seitenverkleidung hochzuklappen sind.

Der Restaurierer lupfte also das Häuschen einen Meter über den Boden, rollte das Chassis zur Seite und machte es sich darunter für eine ganze Weile mit einem Arsenal rotierender Drahtbürsten, Rostkiller-Elixieren und Lacken bequem. Danach erhielt auch der Kastenrahmen einen neuen Anstrich, ebenso alle überarbeiteten Anbauteile. Bei der Sanierung des innen übel verrosteten Benzintanks mit seinen Schwallblechen half der Schwager mit seinem Traktor aus. Der Behälter wurde mit scharfkantigem Split gefüllt und für eine zweistündige Rotationskur auf hochgebockte Hinterrad geschnallt.

„Wie für einen Wagen aus dieser Zeit zu erwarten, ist die Technik insgesamt recht simpel und birgt keine großen Überraschungen“, bilanziert der Tüftler die übrigen Gewerke. Hürden taten sich bislang eher bei scheinbaren Nebensächlichkeiten wie der erstaunlichen Uhrwerksme-



Der Besitzer

> **Walter Prechsl** (68) ist ein in der Wolle gefärbter MG-Enthusiast und begeisterter Schrauber. Zum Hobby gehören für ihn Treffen mit Gleichgesinnten in England genauso wie weltweite Kontakte zu Fans der Marke im Zeichen des Oktagon. Ende der Neunziger gründete er eine Internet-Plattform für den Informationsaustausch der Fans klassischer T-Series-MG: www.tabc.org

chanik zur Winker-Rückstellung, dem „Trafficator Switch“ unter dem Hupenknopf auf: „Ich musste drei gebrauchte Schalter beschaffen, um daraus einen funktionierenden zu basteln. Bei den Ersatzteilen ist man mit einem Y nicht so gut dran wie die Besitzer der sportlichen Nachkriegs-MG. Y-spezifische Neuteile bietet eigentlich nur ein Händler in England zu stolzen Preisen an. Zum Glück gibt es eine nette Y-Community, über die man erfährt, wenn irgendwo eine Schlachtung ansteht.“

Erheblichen Aufwand bedeutet die Neuanfertigung der Innenverkleidungen aus PVC-bezogener Karosseriepappe, die teils mangels Altteilen anhand von Fotos bewerkstelligt werden muss. „Ich verstärkte die neuralgischen Stellen, die sich an Musterobjekten oftmals als gebrochen zeigen, mit aufgeklebtem Furnier“, erklärt Walter Prechsl. „Die nicht be-

schichtete Innenseite lackiere ich mit farblosem Holzlack, um sie vor eindringender Feuchtigkeit zu schützen. Die vier Türverkleidungen stelle ich aus dünnem Sperrholz her, das ist stabiler und nicht so feuchtigkeitsanfällig, lässt sich aber nicht so gut um Wölbungen formen wie Pappe.“

Die nächste Herausforderung ist der Innenhimmel. „Basis sind Holzstäbe, die aufs Blech geschraubt werden. Darauf tackert man dann das Himmeltuch, das aus sechs Segmenten besteht. Mir graust es schon davor. Zur Sicherheit gibt es erstmal einen Probelauf mit billigem Filzstoff, bevor es ans teure Himmelmaterial geht.“ Nur gut, dass Ursula Prechsl ein echtes Schneidertalent ist und es kaum abwarten kann bis zur ersten Y-Tour – mit allem Komfort und großem Gepäck, endlich!

Text: A. Polaschek / Fotos: S. Bau



Schnell noch die Ventile einstellen, dann kann der Stoßstangen-Vierzylinder seinen ersten Probelauf absolvieren