

Zartbitter



MG A – der Sanfte unter den Harten

Die weichen Linien des MG A schmeichelten Ästheten und umgaben den Roadster mit einem Eros, der Hartgesottene zuwider war. Zeitlebens galt der MG A als vernünftig, wirtschaftlich und zuverlässig. Wie sieht's heute aus?

Für MGs Roadster-Kundschaft läutete der A eine neue Ära ein – die Nachkriegszeit. Als die Produktion im September 1955 an lief, überlebte der soft gestylte Neuling die alten Recken der T-Serie, deren Form ideell aus den frühen Dreißigern stammte. Mit den Modellen TC, TD und TF hatte MG den Exportmarkt schlechthin erschlossen – Nordamerika. MG A hieß das neue Auto deshalb, weil man bei der Magnette schon bis Z gezählt hatte. Die schwungvolle Linie des Roadsters beeindruckte das Premierenpublikum weitaus mehr als die traditionelle Technik: Motor, Getriebe und Hinterachse hatten, so stand es im Lastenheft, von Austin zu stammen, eine Kombination, die schon bei der ZA Magnette Verwendung gefunden hatte. Die Vorderachse allerdings erbte der Neue vom Vorgänger TF.

Der 1489 ccm große Austin-B-Serien-Motor galt schon damals keineswegs als Temperamentsbündel. Im Gegenteil: Selbst nach einer Kraftkur konnte das dreifach gelagerte Aggregat mit seiner seitlichen Nockenwelle nicht verhehlen, daß es auch in den Kleinlastern des Konzerns zugange war. Doch immerhin, der Motor war robust, ein Langhuber zum Wohlfühlen. Und 68 bhp entsprachen Mitte der Fünfziger durchaus noch der gehobenen Klasse. Vier Trommelbremsen sorgten für ein zeittypisches Bremsverhalten. Auch das Fahrwerk war alles andere als revolutionär. Hebelstoßdämpfer gab es rundum, vorne fungierten sie gleichzeitig als obere Dreieckslenker. Hier sorgten Schraubenfedern für das Fernhalten allzu lästiger Stöße, während hinten, logisch, eine Starrachse an halbelliptischen Blattfedern montiert wurde. Damit fährt sich der MG A angenehm, ihm fehlt das Rüpelhafte, das Rohe, das andere Vertreter der Gattung Roadster auszeichnet. Zur Saison 1956 war dem Steckscheiben-Roadster eine komfortablere Variante zur Seite gestellt worden: Der MG A debütierte als Coupé mit Kurbelscheiben, äußeren Türgriffen und aufgewerteter Innenausstattung. Nur zwei Jahre

später folgte in Gestalt des Twin Cam der Über-MG A. Abingdons Motorentechniker versuchten mit zwei obenliegenden Nockenwellen den Einstieg in die Sportwagen-Oberklasse. Ebenso unglaublich waren – damals – Scheibenbremsen an allen Rädern! Aus 1588 Kubik Hubraum produzierte der Twin Cam erstaunliche 108 bhp; für Speed und Prestige war somit gesorgt. Äußerlich gab es kaum Unterschiede zum Standard-MG A, Änderungen wie Verstärkungen an Chassis und Federung blieben ersten Blicken verborgen. Rascheren Aufschluß gab der Drehzahlmesser, dessen kritischer Bereich erst bei 6500 U/min begann. Tiefere Sitze und ein mit Kunstleder bezogenes Armaturenbrett unterstrichen den sportlichen Touch. Der Twin Cam wurde zu Homologationszwecken nur auf Dunlop-Stahlscheibenrädern mit Zentralverschluß ausgeliefert, was die Rennambitionen des Neuen unterstrich. Die Begeisterung für den neuen Hyper-Sportler wuchs besonders in der neuen Welt schneller, als den MG-Verantwortlichen recht war. 25 Exemplare wollten sie wöchentlich bauen und nur an erfahrene MG-Kunden ausliefern, doch die US-Händler machten Druck. Die dreifache Menge wurde

Woche geordert, die Amerikaner kauften und fuhren ohne Bedenken drauflos. Solide Blocks gewöhnt, taten sie sich mit dem ischen Charakterstück schwer. Die Leisgeschichte des Doppelnockers ist Legen-Erst Staunen über Löcher in den Kolben, folgt von Verärgerung und schließlich Vermung des Twin Cam. Auch die Techniker Rennabteilung verzweifelten am neuen tor. Die Steuerkette war zu lang, die Zünng schwer abzustimmen – letztlich zog ngdon sogar die beantragte Renn-Homotion des Twin Cam zurück.

h der Ruf des ursoliden Standard-MG A et in Gefahr, und deshalb starb der Twin n nach nur 2111 Exemplaren. Stattdessen entierte MG einen überarbeiteten Stoßgenmotor auf Basis des Twin-Cam-Triebks. Der Hubraum von 1588 ccm sorgte für neue Typenbezeichnung MG A 1600. nige 80 bhp bei 5600 U/min sorgten für erte Fahrleistungen; leicht zu erkennen las Auto an den geänderten Rückleuchten: runder Blinker sitzt über dem Schlußt. An der Vorderachse sorgten fortan eibenbremsen von Lockheed für bessere ögerung, die sich von der Twin-Cam-istruktion allerdings wesentlich untereden. Für Schmankerl-Sucher gibt es eine essage Kombination, den MG A 1600 de e, eigentlich ein Twin Cam ohne Twin-n-Maschine. Alle anderen Teile, von den eibenbremsen bis zur Ausstattung, stam- vom schnellen Bruder. Ob der de Luxe eine „Homologationshilfe für Wettbe- be“ war, wie MG-Biograph Graham son meint, oder ob nur die restlichen Teir-erbaut werden sollten, die für ein größeres n-Cam-Kontingent bereits gebunkert w- bleibt offen. Auch über die Stückzahl es differierende Angaben, mehr als 400 ck waren es jedoch auf keinen Fall. Eine te Modellpflege erlebte der Roadster im il 1961. Der Konkurrenz – wie TR 3 oder beam Alpine – stellte sich der MG mit m auf 1622 ccm aufgebohrten Motor, der 90 bhp leistete. Größere Ventile und eine z-Kurbelwelle trugen ihren Teil dazu bei. nnen läßt sich der MGA 1600 Mk 2 auf erten Blick – sofern er nicht umgebaut de: Der charakteristische Grill war nicht ir bündig in die Kühlermaske eingepaßt, fern stand steiler hinter einem Luftleit- h. Das sollte die Kühlleistung verbessern, schön war's nicht, wie auch die Englän- fanden, die diese Version „pre-chrushed“ nen. Das läßt sich nur ungenügend ins- tsche übersetzen, heißt aber soviel wie „geknautscht“. Neue Rückleuchten be- ten sich die Techniker aus dem Mini-Re- allerdings wurden sie beim MG A lie- f montiert. Kurz nachdem der 100.000ste A im März 1962 gefeiert worden war, der barocke Brite von der Bühne ab. Der hfolger stand schon in den Startlöchern. seiner selbsttragenden Karosserie wies er



Alles, was ein Roadster braucht: Das Interieur geriet sportlich aber nicht verspielt. Das dürre Federspeichen-Lenkrad galt Mitte der fünfziger Jahre als „very british“



Außerlich veränderte sich der MG A kaum. Hauptunterscheidungsmerkmale sind der Kühlergrill und die Rückleuchten, die dieses Exemplar als frühen 1600er kennzeichnen

den Weg in eine neue Ära des Automobilbaus: Der MGB sollte noch erfolgreicher werden als sein Vorgänger.

Rahmen und Karosserie

Klassischer britischer Karosseriebau macht es Ihnen als Interessenten relativ leicht. Der eigenständige Rahmen ist das Rückgrat des Wagens und somit ausschlaggebend für die Entscheidung, ob Sie kaufen sollten oder nicht. Schließen Sie zunächst Unfallschäden aus. Zeigen sich im Bereich vor den Befestigungspunkten der Heckstoßdämpfer Beulen, so weist das auf einen Crash hin. Im Frontbereich sollten Sie weiter hinten liegende Unregelmäßigkeiten nicht übersehen, denn der vordere Rahmenausleger ist nur geschraubt und relativ leicht austauschbar. Hinweise auf einen Unfallschaden gibt auch das an den Kühlergrill anschließende Luftleichtblech, das bei geöffneter Motorhaube zu sehen ist. Ebenso interessant ist der Bereich rund um den Grill. „Amerikanische Unfallinstandset-

zer zeigen hier meist ihr ganzes Können“, warnt Olaf Böcking aus Siegen, der sich in seinem Betrieb ausschließlich mit MGA-Restaurierungen beschäftigt. Reparaturbleche gibt es zwar, selbst für den gesamten Vorderbau, doch ist die Passung so schlecht, daß es sich fast immer lohnt, das Originalblech auszubeuken. Etwa in A-Säulen-Höhe treffen Sie auf einen runden Rahmenquerträger. Als niedrigste Stelle des Fahrzeugs steckt er häufig Schläge weg: Achten Sie darauf, daß er nicht besorgniserregend verzogen ist. Eine konstruktionsbedingte Schwachstelle findet sich längs der Schweller, die mit kleinem Abstand parallel zum weiter innen liegenden Rahmen verlaufen. Fahren Sie mit der Hand diesen Spalt entlang und prüfen Sie den Zustand des Innenschwellers. Finden Sie hier nur Spachtelmasse oder sogar ein Blech, das die Karosserie an den Rahmen schweißt, sollten Sie den Kauf gründlich überdenken. Durchrostungen des Schwellers von innen sind in diesem Bereich häufig, weil fehlende

Die typischen Schwachstellen auf einen Blick



Die vorderen Hebelstoßdämpfer vernehmen die obere Radführung



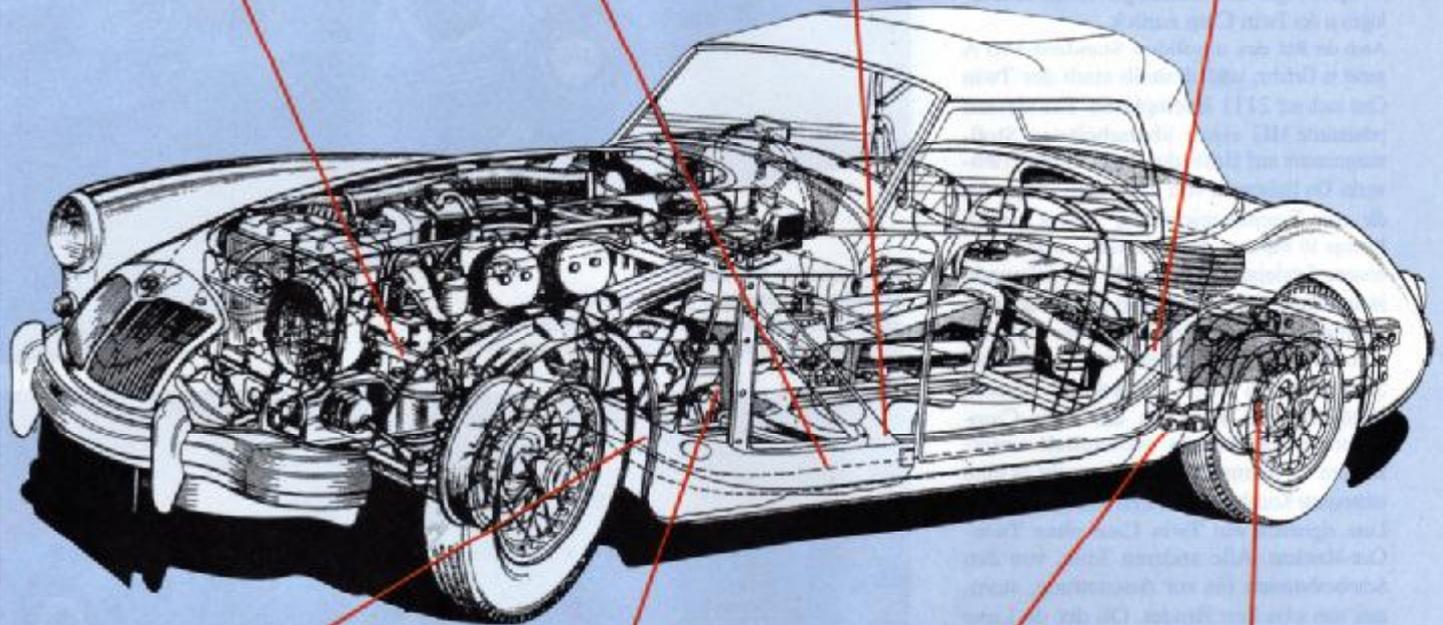
Schwellerende und A-Säule liegen im Spritzwasser der Vorderräder



Der Übergang vom Rahmen zur A-Säule rostet beinahe unbemerkt



Türrahmen und B-Säule sind bei diesem Coupé schwer angegriffen



Wasserschaden? Untersuchen Sie in geschwungenen Rahmenträger



Die Rahmentraverse ist ein echter Tiefpunkt – und oft verzogen



Die hintere Blattfederaufnahme und was der Rost davon übrig ließ



Sorgt für schwammiges Fahrgefühl: ausgeschlagene Blattfederaufnahme

verrostete Spritzbleche in den Radhäusern den aufgewirbelten Dreck nicht mehr abhalten. Im Schweller verstopft er zunächst die Ablaufbohrungen und richtet in Folge weiteren Schaden an. Besonders betroffen sind undichten Spritzblechen sind auch die A- und B-Säulen im unteren Bereich. Beim Begehen eines MG A von unten sollten Sie zuerst auf die Befestigungspunkte der Karosserie am Rahmen achten.

Eine weitere Schwachstelle sorgt der ganz aus Holz gefertigte Boden des Fahrgastraums für eine mangelhafte Konservierung der Bretter. Bei Feuchtigkeit zum Aufquellen; besonders anfällig sind naturgemäß die Stirnseiten. Zwar sollen in die Bodenbretter eingefrästete Taschen das überschüssige Wasser abführen – in der Praxis sind die Öffnungen meist mit Schmutz verstopft. Die Folge sind Rostschrostungen im unteren Bereich des Ge-

triebe- und Kardantunnels und – natürlich noch häufiger – zerstörte Brettunterlagen. „In vielen Fällen ist hier auch schon das Chassis in Mitleidenschaft gezogen“, ergänzt Olaf Böcking.

Die Karosserie bietet nahezu alle klassischen Schwachstellen. Im Bereich um die Türen findet sich das interessanteste Untersuchungsgebiet. Hier sitzt das „F“, so genannt, weil sich Schweller mit A- und B-Säule zu einem liegenden F verbinden. Diese Konstruktion ist im wesentlichen für die Steifigkeit der MG A-Karosserie verantwortlich. Unregelmäßige Spaltmaße der Türen sind ein erster Hinweis auf Rost in diesem Bereich. Über den Innenschweller greifen vorne und hinten die Kotflügel, dazwischen sitzt ein kurzes Schwellerblech, das knapp so lang wie die Tür ist. Es muß demnach unter der Tür zwei Sicken geben; wenn nicht, wurde hier

gespachtelt. Die Hauben- wie Türhüte bestehen aus Aluminium, die Tragkonstruktion ist nur aus Stahlblech. Austauschteile passen selten: Schon im Werk war viel Handarbeit nötig, um Paßgenauigkeit zu erreichen. Zudem gab es zwei verschiedene Längen für die Motorhaube! Ein gleichmäßiges Spaltmaß und gute Substanz sind also ein dickes Plus. Vorsicht ist in den Randbereichen von Türen und Hauben angebracht: Mitunter wurde hier vergeblich mittels Flex oder Karosseriehobel versucht, gleichmäßige Spaltmaße zu erreichen. Das nach einer solchen Behandlung zu dünn gewordene Aluminium reißt dann rasch an den Kanten auf.

Achten Sie auch auf den Zustand des Türbodens. Demontieren Sie, wenn Sie dürfen, die Türverkleidungen und untersuchen die Türhüte von innen. An den Stellen, an denen Aluminium und Stahlblech aufeinandertreffen, besteht



Wehe, wenn da nicht geschmiert wird: Der Achsschenkel dreht sich in simplen Gewinden



Ausgeschlagene Verteiler sorgen für unruhigen Leerlauf und Leistungsschwächen



Die Insignien des Twin Cam: Zentralverschluss und Zylinderkopf mit Halbkugel-Brennräumen

die Gefahr von Kontaktkorrosion, Einfach zu prüfen sind die Übergänge der geschraubten Kotflügel zur Karosserie. Dazwischen sitzt ein durchgehender Keder; fehlt dieser, ist das ein Hinweis auf gewaltigen Pfuscher: Vielleicht hat einer der Vorbesitzer die gesamte Naht mittels Spachtelmasse weggezaubert?! Unter dem vorderen Kotflügel, zwischen Radkasten und A-Säule, befindet sich ein großer Hohlraum. Von außen nebensächlich erscheinender Rost kann aufwendige Blech-Operationen nach sich ziehen. Durchrostungen der Kotflügel im unteren Drittel stellen dagegen kein besonders großes Problem dar. Interessant sind noch die Bereiche um die Blinker und Scheinwerfer sowie die Radläufe, die gerne einreißen. Auch dem Kofferraumboden sollten Sie Beachtung schenken, besonders zum Fahrzeugheck hin, wo er mit der Außenhaut zusammentrifft. Die serien-

mäßige Filzdichtung speichert Wasser, Rost findet hier einen guten Nährboden.

Anfällig sind die Spannbänder des darunterliegenden Tanks. Schäden durch eingedrungenes Wasser gibt es im Bereich des Tankstutzens. „Neuer Lack soll hier nicht selten viele kleine, stecknadelkopfgroße Durchrostungen verschließen“, weiß Olaf Böcking. Eines Blickes würdigen sollten Sie auch die beiden Batterieaufnahmen, die sich hinter den Sitzen befinden. Untersuchen Sie ein Coupé, dann achten Sie zusätzlich auf den Übergang von den Kotflügeln zu den Dachholmen, besonders im Bereich der A-Säule, da durch mangelhaft verzinnete Blechüberdeckungen Wasser bis in die A-Säule dringen kann. Besonders gefährdet sind beim Coupé zudem die Türen.

Sämtliche Gummi- und Filzteile schocken oft durch ihren schlechten Zustand – gerade bei den begehrten Importen aus Südkalifornien (wo es meistens auch das Interieur längst hinter sich hat). Die Gummi-Neubeschaffung ist zwar kein Problem, doch der Einbauaufwand ist beträchtlich, wenn Sie keine Vollrestaurierung planen.

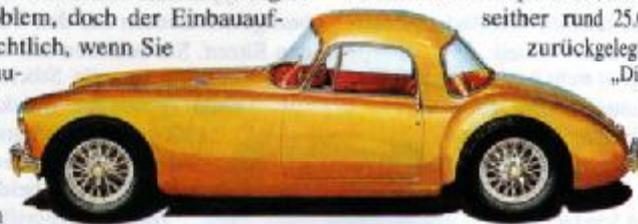
Weil es nicht oft genug gesagt werden kann, sei hier am Rande nochmals vor Blendern gewarnt:

Die Amerikaner lackieren gerne, billig und schlecht. Das klingt nach Vorurteil, hat sich aber leider in den meisten Fällen bewährt. Natürlich kann sich auch unter einem Mantel aus Staubeinschlüssen und Rotz Nasen kerngesundes Blech verbergen. Oder Kunststoff – denn auch MG A-Kotflügel werden inzwischen aus GFK hergestellt. Dabei können Sie komplette – aufgearbeitete – Austauschkarosserien (rund 13.000 Mark) oder sogar Neukarosserien (22.000 Mark) erwerben. Und die sind natürlich aus Blech. Achten Sie aber auch hier auf Paßgenauigkeit der Anbauteile.

Die Mechanik

Das Baukastensystem, nach dem sich nicht nur die MG A-Konstrukteure richteten, bietet unschlagbare Vorteile: Der Griff ins Regal ist möglich, weil Großserienaggregate verbaut wurden, Motor und Getriebe gelten zudem als robust, verlieren und verbrauchen jedoch nach alter englischer Sitte immer etwas Öl –

aber das bringt einem echten Roadster keine Antipathien ein. Britannisches Technik-Special: Statt eines Simmerrings besitzt die Kurbelwelle in Richtung Getriebe eine Schleuderscheibe. Öl, das trotzdem bis in die Kupplungsglocke gelangt, kann dort an der tiefsten Stelle durch ein Loch nach außen abtropfen. Ist dieses verschlossen, kann die Kupplung verölen. Ernsthaftige Schwachstellen kennt der nur dreifach gelagerte Motor kaum. Mitunter bereiten eingelaufene Lagerschalen und ausgeschlagene Verteilerwellen Kummer. Vorsicht ist bei überholten Motoren angebracht. Viele Anbieter wechseln nur die defekten Teile aus, vergessen den Rest und verkaufen den Motor als Austauschaggregat. Aussagekräftiger ist die Rechnung einer renommierten Motorenbaufirma mit detaillierter Arbeits- und Teileaufstellung. Übrigens – Kat-Profi Paul Wurm aus Stuttgart hat schon vor vier Jahren den ersten geregelten Drei-Wege-Abgasreiner in den MG A von Friedhelm Seifen aus Delmenhorst implantiert, der mit dem Auto



Insider-Tip: Das gelungene Coupé ist selten – aber dennoch preiswerter als die Roadster

seit rund 25.000 Kilometer zurückgelegt hat. Seifen: „Die Leistungscharakteristik wird in keiner Weise beeinträchtigt – dafür verbraucht

das Auto jetzt rund zehn Prozent weniger!“

Nachdem Paul Wurm die MG-Kat-Nachrüstung an den Nagel gehängt hatte, kümmerte sich Friedhelm Seifen um die Oktagonale Abgasentgiftung vom TA bis zum MGB (siehe Technik-Kasten).

Bei einer Probefahrt sollten MG A-Neulinge den ersten, unsynchronisierten Gang beachten. Die anderen Vorwärtsgänge sind synchronisiert. Dennoch ist das Getriebe nicht mit modernen Maßstäben zu messen, speziell der zweite Gang nicht. Übermäßiges Jaulen und herauspringende Gänge sind Anzeichen für notwendige Überholungsarbeiten. Die Neigung zu hohen Motor-Temperaturen hat manche MG A-Besitzer veranlaßt, Elektrolüfter und Ölkühler zu installieren. Hilft auch ein Hochleistungsnetz im Kühler nicht, sind meist die Wasserkanäle im Motor hoffnungslos verkalkt – da hilft nur knallharte Chemie (mit entsprechenden Nebenwirkungen). Primitiv gelöst ist die Aufhängung der Vorderräder. Die Achsschenkel drehen sich oben

*Ermittelt von Classic Data GmbH, 44575 Castrop-Rauxel, Behringhauser Straße 23, Tel. 023052011

Technische Daten: MG A

Modell	1500	1600	1600 Mk II	Twin Cam
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von unten liegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt (Twin Cam: zwei obenliegende Nockenwellen); dreifach gelagerte Kurbel-Welle; zwei SU-Vergaser			
Zylinderraum	1489 ccm	1588 ccm	1622 ccm	1588 ccm
Zylinderbohrung x Hub	73,0 x 88,9 mm	75,4 x 88,9 mm	76,2 x 88,9 mm	75,4 x 88,9 mm
U/min bei hp	68 bei 5500 Ab 1956: 72 bei 5500	80 bei 5600	90 bei 5500	108 bei 6500
Getriebe	Viergang, erster Gang unsynchronisiert			
Chassis	Auf Kastenrahmen mit Rohrtraversen			
Vorderachse	Trapez-Querlenker mit Schraubenfedern, Hebel-Stoßdämpfer			
Hinterachse	Starrachse an halbelliptischen Blattfedern, Hebel-Stoßdämpfer			
Länge x Breite x Höhe	3960 x 1470 x 1270 mm			
Max. Geschwindigkeit	157 km/h	162 km/h	162 km/h	182 km/h
Produktionszeit	1955 bis 1959	1959 bis 1961	1961 bis 1962	1958 bis 1960
Stückzahl	58.750	31.501	8.716	2.111
Preis-Nachrüstung	rund 4100 Mark bei Friedhelm Seifen, Delmenhorst, Tel.: 04221-82477			

Unten in simplen Gewindebuchsen, die vernachlässigter Schmierung völlig verbleiben können. Im Extremfall rutscht die Achse einfach herunter und das Rad geht seine Wege! Angesichts der guten Teilelage eine Überholung kein Problem – achten Sie aber auch hier auf die Qualität. Ursache sind ein schwammiges Fahr- und Bremsverhalten – sind meistens verbrauchte Frontstoßdämpfer und die hinteren Blattfederaufnahmen. Beides gibt es als Neuteil.

Die Bremsanlage ist nicht besonders anfällig, läßt der Zustand häufig zu wünschen übrig. Undichte Radbremszylinder sorgen im Hinterradbereich mitunter für Feuchtigkeit (besonders nach Standzeiten) – verantwortlich könnte aber auch austretendes Öl sein, das sich zwischen Steckdose und Gehäuse einen Weg ins Freie bahnt.

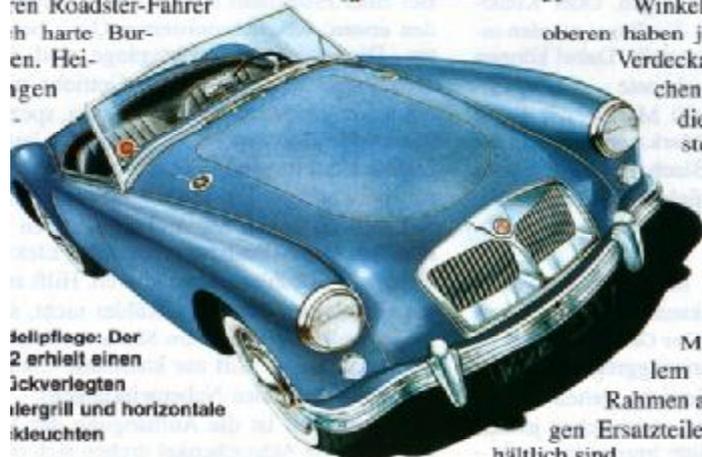
Interieur und Verdeck
Mals, zu MG A-Zeiten, waren Roadster-Fahrer mit harten Bürstchen. Heutzutage

Selbstpflege: Der Fahrer erhielt einen lackverlegten Lenkergriff und horizontale Scheinwerferleuchten

ren Luxus und Symbol der Verweichlichung, und deshalb auch nur als Extra zu haben. Sollten Sie heute Wert auf Wärme legen, achten Sie auf dieses Feature! Nehmen Sie bei Ihrer Untersuchung des Innenraums die Oberkante der Türverkleidung unter die Lupe, die gegen einen Holzkeil verschraubt ist, der gerne modert. Gefährdet sind auch die MG A-typischen, mit Leder und Kunstleder bezogenen Leisten auf den Türen und hinter den Sitzen. Sie bestehen aus einer Kombination von Holz (gerade Stücke) und Aluminium (gebogene Stücke). Nur frühe

1500er-Modelle hatten reine Holzleisten. Eindringende Feuchtigkeit zerstört beide Materialien. Häufig angegriffen ist auch der vordere Verdeckspiegel aus Eschenholz. Im Laufe der Produktion gab es drei Varianten, die heute alle wieder lieferbar sind. Aufwendig sind Probleme mit der Frontscheibe, deren Rahmen mit vier innenliegenden Winkeln ausgesteift wird. Die

oberen haben jeweils einen Stift zur Verdeckaufnahme. Diese brechen mitunter ab, während die unteren Winkeln rosten. Um sie zu tauschen, muß der Scheibenrahmen zerlegt werden – das Wiederaussetzen ist eine der unangenehmsten MG A-Arbeiten. Zu allem Überfluß gehört der Rahmen auch noch zu den wenigen Ersatzteilen, die nicht mehr erhältlich sind.



Teile und Preise

Über 100.000 MG A haben die Hallen in Abingdon verlassen. Kein Grund also für überstürzte Schnellkäufe. Lassen Sie sich Zeit, informieren Sie sich. Die Wahrscheinlichkeit, daß Sie an ein US-Modell geraten, ist groß, denn die Exportrate betrug zeitweise bis zu 95 Prozent. Nochmals: Nie die Katze im Sack kaufen, Vorsicht vor hastig aufgetakelten Blendern! Die 1600er-Modelle sind wegen der größeren Nachfrage etwas teurer, die selteneren Coupés liegen allgemein unter dem Roadster-Niveau, holen aber auf. Über Twin-Cam-Preise lassen sich schwer Aus-

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

MG Car Club Deutschland e.V.
Klewerkoppel 20
22335 Hamburg

MG Club Berlin e.V.
Werner Muschack, Gerberpfad 24
12209 Berlin, Tel./Fax: 030/7123852

MG Drivers Club Deutschland e.V.
Postfach 102502
34025 Kassel

MG Drivers Club Hannover e.V.
Günther Meyer-Selbach, Grafenhainweg 16
30519 Hannover

MG Car Club Switzerland
Postfach 346
CH-4021 Basel, Tel.: 062/8494146

Old MG Club
Werner Krähenbühl, Engstringerstr. 55a
CH-8951 Schlieren, Tel.: 01/7300412

MGA-Club Schweiz
Martin Nauer, Illingerstr. 73
CH-8424 Embrach, Tel.: 01/8655157

MG Drivers Club Österreich
Mario Marxgut, Am Achsteg 5
A-6850 Dornbirn, Tel.: 05572/39246-24997

MG Owners Club Austria
R. Entrich / Ch. Adamovic, Postfach 39
A-1071 Wien, Tel.: 01/5235233-16, Fax: -33

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1300 Eintragungen) erscheint immer im Jahresende.

gen machen, es kann im Vergleich zu unserer Tabelle also Ausreißer nach oben geben. Für die große Masse der 1500, 1600 und 1600 Mk II gilt jedoch ein Preis von 20.000 Mark als untere Grenze für einen fahrbereiten Wagen. Schöne, restaurierte Exemplare liegen schon nah an der 50.000-Mark-Grenze, auch wenn die Verkäufe in dieser Region selten sind. Die Teileversorgung ist außerordentlich gut, die Preise sind in der Regel angemessen. So bleibt der MGA, was er immer war: Ein solider Spaßmacher, der für wenig Geld lange läuft!

Text: Kaminski/Steinfurth
Fotos: Time Cruising