

Kaufberatung für die MG A Typen 1500 / 1600 / 1600 Mk II





Definition der Zustandsnoten

Zustandsnote 1

Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeuge der absoluten Spitzenklasse. Unbenutztes Original (Museumsauto) oder mit Neuteilen komplett restauriertes Spitzenfahrzeug. Wie neu. Sehr selten! Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht und bei dem man auch bei genauester Prüfung keine Mängel feststellen kann. Bezogen auf den heutigen Gebrauchtwagenmarkt bezogen würde es sich um einen Neuwagen (max. 1.000 km) handeln.

Zustandsnote 2

Guter Zustand. Mängelfrei, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren. Original oder fachgerecht und aufwendig restauriert. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn vom Gesetzgeber verlangt). Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht, aber an dem man bei näherer Betrachtung leichte Gebrauchsspuren findet. Auf den heutigen Gebrauchtwagenmarkt bezogen würde es einem 2 bis 3 Jahre alten, gepflegten Fahrzeug mit max. 40.000 Laufleistung entsprechen.

Zustandsnote 3

Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfertig. Ein Fahrzeug, das von weitem zwar mangelfrei, aber dennoch gebraucht aussieht. Bei näherer Betrachtung erkennt man unschwer Gebrauchsspuren und diverse kleinere Mängel. Auf den heutigen Gebrauchtwagenmarkt bezogen würde es dem 4 bis 8 Jahre alten, normal gepflegten Fahrzeug mit einer Leistung von 50.000-100.000 km entsprechen. Das Fahrzeug muss geprüft sein.

Zustandsnote 4

Verbrauchter Zustand. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile fehlen oder sind defekt. Teilrestauriert. Leicht zu reparieren (bzw. restaurieren). Ein Fahrzeug, bei dem man die Mängel schon aus der Entfernung erkennt. Eine oberflächliche Inaugenscheinnahme zeigt bereits notwendige Reparaturen. Im heutigen Gebrauchtwagenmarkt entspricht dieses Fahrzeug einem Alter zwischen 7 und 10 Jahren bei schlechter Pflege und einer Laufleistung von 110.000-160.000 km.

Zustandsnote 5

Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplett zerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile. Ein Fahrzeug, das aufgrund seiner optischen Erscheinung klar als Restaurationsobjekt eingestuft wird. Im heutigen Gebrauchtwagenmarkt entspräche der Zustand einem 8-15 Jahre alten, schlecht gepflegten Wagen mit mindestens 150.000 km Laufleistung.



Grundsätzliches

Auf dem Markt sind immer genügend MG A im Angebot, so dass die verschiedenen Offerten in Ruhe verglichen werden sollten. Fixieren Sie sich nicht auf eine bestimmte Farbe oder ein Modell. Es ist sinnvoll, einen Experten mitzunehmen, er wird die Sache in der Regel mit weniger Emotionen angehen und das Fahrzeug objektiver beurteilen als Sie selbst das tun. Massgebend für den Kauf ist die Ueberlegung, ob man ein fertiges oder ein Auto mit Arbeit sucht. Wem die Erfahrung in der Werkstatt fehlt, sollte sich nur frisch geprüfte (max. 2 Monate) alte Autos ansehen. Lassen Sie sich Zeit bei der Suche und untersuchen Sie die Autos gründlich. Sinn macht es auch, regelmässig den MG-Stammtisch in der Region zu besuchen, einerseits erhält man Infos zum bevorzugten MG-Typ und lernt Fachleute für die einzelnen Typen kennen.

Typenübersicht:

Typ	MG A 1500 & Coupe	MG A 1600 & Coupe	MG A 1600 Mk II & Coupe	MG A Twin Cam & Coupe
Baujahr	1955 – 1959	1959 – 1961	1961 – 1962	1958 - 1960
Ges. Produktion	58750	31501	8719	2111
Hubraum in ccm	1489	1588	1622	1588
PS	68 – 72	79	86	108
Besonderheiten	Trommelbremsen	Scheibenbremsen vorne	Schweibenbremsen vorne, längere Achsübersetzung	2 obenliegende Nockenwellen, Scheibenbremsen an allen Rädern

Grundsätzlich spielt es keine allzu grosse Rolle, für welchen Typ (ausser Twin Cam) man sich entscheidet, da während der Baujahre keine markanten Aenderungen wirksam wurden. Wichtiger ist ein guter Gesamtzustand des Wagens. Spass hat man mit jedem MG A, wenn er denn technisch und optisch in Ordnung ist.

Generelles

Als Erstes sollte man sich über die Details des MG A informieren, so können Fragen der Originalität besser beurteilt werden. Literaturvorschläge finden sich im Anhang, als Standardwerk darf das Buch „Das Original MG A“ von Anders Detlev Clausager genannt werden, es zeigt die verschiedenen Bauteile der A-Typen ausführlich. Ersatzteile für den MG A sind in der Regel problemlos zu bekommen, bei einigen Teilen sind die Preise recht hoch, andere Teile können günstig erworben werden. Mit einem Ersatzteilhandbuch eines Händlers kann man sich einen Ueberblick über Preise und Verfügbarkeit verschaffen. Diese Listen lassen sich bequem im Internet finden.

Bei der Besichtigung des Autos gilt es, sich einen ersten Gesamteindruck des Fahrzeuges zu verschaffen. Ist der Wagen gepflegt und unfallfrei? Wie sind die Passungen von Hauben und Türen? Kleine Unregelmässigkeiten sind normal, bereits im Neuzustand waren die Passungen nicht immer optimal. Wie steht es mit Spachtel unter dem Lack? Es gibt auf dem Markt Messgeräte um die Spachteldicke zu prüfen, einen ersten Ueberblick verschafft man sich allerdings ganz einfach mit einem Magneten, der auf einem dünnen Lappen über die Karosserie geführt wird. (Achtung: Türhäute, Motorhaube und Kofferraumdeckel sind aus Aluminium und können daher nicht mit dem Magneten geprüft werden) Finden sich am Wagen sichtbare Durchrostungen ist höchste Vorsicht geboten, üblicherweise finden sich dann auch andernorts marode Stellen. Lassen Sie sich die Unfallfreiheit des Wagens garantieren. Um den Wagen genau überprüfen zu können, ist es zwingend notwendig, diesen auf eine Hebebühne zu stellen.



Karosserie / Rahmen

Das Hauptaugenmerk gilt der Karosserie. Die Kosten für eine Restauration sind hoch und vielfach unkalkulierbar. Eine fotografisch dokumentierte Karosserierestauration des offerierten Wagens hilft, sich einen ersten Ueberblick zu verschaffen. Sind die Chromteile vollständig und gut erhalten? Die Keder zwischen Kotflügel und Torpedo dürfen nicht überlackiert sein. Das Blech hinter dem Kühlergrill darf keine Wellen haben, ansonsten von einem früheren Frontschaden ausgegangen werden kann. Ab Werk war das Blech mit einem eingepressten Kreuz zur Verstärkung versehen, fehlt dieses, wurde das Blech erneuert, vielleicht nach einem Unfall. Prüfen sie den vorderen Hilfsrahmen auf Stauchungen, die von einem Unfall herrühren. Die Stossstange muss genau waagrecht sein, sonst ist vermutlich der Hilfsrahmen verzogen.

Prüfen Sie die Schweller auf eventuellen Rost hin, wenn es beim Drücken mit dem Finger knirscht ist mit Sicherheit ein Tausch angesagt. Die Schweller verlaufen parallel und mit kleinem Abstand zum weiter innen liegenden Rahmen. Fahren Sie mit der Hand diesem Spalt entlang und prüfen Sie den Zustand des Innenschwellers. Die Karosserie darf keinesfalls durch ein Blech mit dem Rahmen verschweisst sein. Ebenso sind die Unterseiten der Türen zu prüfen, vor allem die Falze. Wie sind die Spaltmasse der Türen? Die Türhäute sind aus Aluminium, die restliche Türkonstruktion ist aus Stahlblech, hier kann also Kontaktkorrosion entstehen. Die Spaltmasse geben Hinweise auf den Zustand von Rahmen und Schwellern. Auch die Kotflügelinnenseiten sollen geprüft werden, Rost an diesen Stellen ist nicht selten. Die Unterseite des Wagens sollte unbedingt auf einer Hebebühne begutachtet werden. Die Bodenbretter unter den Sitzen sind aus Holz und dürfen nicht morsch sein, vor allem im Bereich der Halterungen ist Vorsicht angesagt. Von unten sind auch alle Kotflügelinnenseiten und die Schweller genauer zu kontrollieren. Bei dieser Gelegenheit kontrolliert man auch die Batterieaufnahme, sie ist durch auslaufende Batteriesäure vielfach angefressen. Auch der Benzintank, die Tankspannbänder sowie der Boden hinter dem Tank sind zu prüfen. Wenn wir uns schon unter dem Wagen befinden, suchen wir Motor und Antrieb nach Oellecks ab. Einige Tropfen Oel sind bei einem englischen Fahrzeug dieses Alters völlig normal, beim Modell 1500 ist die hintere Kurbelwellendichtung noch aus Filz und daher selten dicht. Die späteren Modelle haben hier einen Simmerring, auf den auch der 1500 umgebaut werden kann. Ebenfalls prüfen wir das Spiel der Kreuzgelenke der Kardanwelle, indem wir ein Rad festhalten und das andere bei eingelegtem Gang drehen. Die Bremsleitungen sollten nicht angerostet oder angeschliffen sein, die Gummischläuche zu den Radbremszylindern dürfen nicht spröde sein.

Die Frontscheibe sollte frei von Kratzern sein, die Gummis rund um die Frontscheibe nicht allzu spröde. Dies gilt auch für die Dichtlippe zwischen Frontscheibe und Karosserie. Diese sollte zudem gut an der Karosserie anliegen, sonst ist Wassereintritt die Folge. Der Wechsel der Frontscheibengummis ist eine sehr aufwendige Angelegenheit.

Der Rahmen ist die Basis des Wagens und sollte dementsprechend genau kontrolliert werden. Suchen Sie nach Unfallschäden. Im Bereich der hinteren Stossdämpferaufnahmen dürfen keine Beulen sein, dies würde auf einen Unfallschaden hindeuten. Im Bereich der A-Säule findet sich am Rahmen ein runder Rahmenquerträger. Dieser darf nicht allzu stark verzogen sein.

Kofferraum

Im Kofferraum sollten folgende Punkte geprüft werden:

In welchem Zustand befindet sich die Kofferraumdeckeldichtung? Finden sich im Kofferraum Spuren von Wasser und Rost? Ist zwischen Aludeckel und Stahlblechrahmen Kontaktkorrosion zu erkennen?

Ist das Reserverad vorhanden und wie alt ist der Reifen? An der Rückwand sollte die Starter – Kurbel montiert sein, ebenso ist das Vorhandensein von Wagenheber und serienmässigem Werkzeug zu prüfen. Das Reserverad ist mit einer Filzabdeckung zugedeckt, diese zerbröselst im Laufe der Jahre.



Interieur

Achten Sie auf einen guten Gesamtzustand des Interieurs. Die Sitze sind original mit Lederbezügen (ausser der Rückseite der Rückenlehne) bezogen, vielfach wurden im Laufe der Jahre Vinylsitzbezüge montiert. Heben Sie die Teppiche und kontrollieren sie das Bodenbrett, es sollte trocken und nicht mit Schimmel befallen sein. Achten Sie darauf, dass das Lenkrad beim Uebergang der Speichen zum Kranz keine Risse hat.

Verdeck

Das Verdeck ist auf jeden Fall zu schliessen und auf Beschädigungen und Risse zu prüfen. Es sollte satt am Scheibenrahmen und dem hinteren Karosserieblech anliegen. Das Gestänge von innen prüfen, es darf nicht zu viel Spiel haben und das Verdeck sollte auf den Spiegeln aufliegen. Die Heckscheibe darf nicht zerkratzt sein. Ab dem A 1600 wies das Verdeck in der Mitte des Spriegels eine zusätzliche Halteklammer auf.

Die Seitenscheiben einstecken und auf Passgenauigkeit prüfen, ebenso die Spritzdecke montieren und auf guten Sitz prüfen.

Ein Hardtop wurde als Sonderausstattung ausgeliefert. Wer den Wagen fast ausschliesslich im Sommer bewegt kann gut darauf verzichten. Wenn es vorhanden ist auf gute Passung kontrollieren.

Motor / Getriebe

Motor und Kraftübertragung sind beim MG A in der Regel problemlos, sofern sie regelmässig gewartet werden. Etwas Oel unter dem Fahrzeug ist normal, wenn aber der ganze Unterboden mit Oel ueberzogen ist, stimmt etwas nicht. Wenn möglich sollte ein Kompressionstest durchgeführt und von einem Fachmann begutachtet werden. Der Motor sollte im Leerlauf gleichmässig drehen, sonst sind eventuell Vergaser und Zündung verstellt. Am Vergaser prüft man das Spiel der Drosselklappenwelle. Aendert sich beim Wackeln die Leerlaufdrehzahl oder man hört ein Zischen, ist eine Revision der Vergaser fällig. Auf der Probefahrt muss der Wagen beim Beschleunigen ruckfrei und sauber laufen.

Getriebe und Differenzial dürfen nicht verölt und müssen dicht sein. Das Differenzial darf nicht zuviel Spiel haben, das kann geprüft werden, wenn das Fahrzeug bei eingelegtem Gang wenig hin und her gerollt wird. Beim Getriebe ist der erste Gang nicht synchronisiert, die restlichen Gänge sollten sich problemlos schalten lassen, ausserdem darf beim Fahren bei Lastwechseln kein Gang herauspringen. Der Motor sollte nicht bläuen, weder beim Starten, noch wenn bei voller Fahrt das Gas weggenommen wird. Prüfen sie auch den Austritt des Auspuffes, idealerweise ist das Rohr dunkelgrau, nicht schwarz und nicht hell. Vergewissern Sie sich, ob der Motor für den Einsatz mit bleifreiem Benzin umgerüstet wurde, ansonsten die Verwendung eines Bleiersatzes notwendig wird.

Reifen / Räder / Aufhängung

Serienmässig wurden beim MG A Scheibenräder mit einer Grösse von 15 Zoll montiert, als Sonderausstattung wurden Speichenräder in der selben Dimension ausgeliefert. Bei den Scheibenrädern ist es wichtig, dass die verchromten Raddeckel vorhanden sind. Bei Speichenrädern die Spannung der Speichen prüfen, indem man mit einen Schraubenschlüssel die Speichen abklopft. Ein dumpfer Ton lässt auf eine lose Speiche schliessen, ein heller Klang kennzeichnet eine straff angezogene Speiche. Kontrollieren Sie auch das Alter der Reifen. Viele Wagen werden nur wenig bewegt, daher kann das Reifenprofil durchaus noch sehr gut sein, aber der Reifen durch das Alter steinhart. Reifen, die älter als 6 Jahre sind, sollten getauscht werden, sie können ein Sicherheitsrisiko sein. Räder und Achsschenkel auf Spiel hin prüfen. Bei der Probefahrt ist auf Unwuchten zu achten, das Zentrieren von Speichenfelgen kostet rund Fr. 130.00 pro Rad, ohne allfällige neue Speichen. Die Stossdämpfer sind auf Oelverlust zu prüfen, den Wipptest nicht vergessen oder noch besser auf einen Prüfstand fahren. Beachten Sie auch den



Zustand aller Gummis und Buchsen am Fahrwerk. Diese dürfen nicht spröde und ausgefranst sein, ansonsten diese für den nächsten Prüftermin ersetzt werden müssen, ausserdem leidet das Fahrverhalten. Prüfen Sie auch die Blattfedern auf Bruch. Rostige Blattfedern stören nicht nur optisch, sondern sie können auch quietschen.

Batteriekasten

Der Batteriekasten befindet sich zwischen der Hinterachse und ist bei geschlossenem Verdeck durch einen Deckel hinter den Rücksitzen zugänglich. Serienmässig sind 2 x 6V – Batterien montiert, möglich ist auch der Umbau auf eine handelsübliche 12 V – Batterie, was aber bei einigen Strassenverkehrsämtern für den Eintrag als Veteranenfahrzeug hinderlich sein kann. Versuchen Sie das Alter der Batterien bestimmen, nach ca. 3 – 4 Jahren müssen Sie einen Wechsel in Betracht ziehen.

Elektrik

Als erstes prüft man alle elektrischen Verbraucher, diese müssen einwandfrei funktionieren. Im Motorraum macht man sich ein Bild über die elektrische Verdrahtung. Alte, spröde Kabel verursachen nicht selten Elektropannen. Auch ein Blick unter das Armaturenbrett lohnt sich, der Zustand der Kabel sagt einiges aus. Zusätzlich sind alle Instrumente auf Funktion zu prüfen.

Bremsen

Frühe MG A (1500) wurden mit 4 Trommelbremsen ausgeliefert. Diese sind eigentlich problemlos und liefern ausreichende, aber relativ schwache Verzögerungswerte. Sie sind bei der Einstellung etwas aufwendiger. Der Wagen darf beim Bremsen nicht schief ziehen.

Ab dem MG A 1600 wurden Vorderachsen mit Scheibenbremsen ausgeliefert. Prüfen Sie die Belagsstärke.

Bei der Probefahrt ist es wichtig zu prüfen, ob die Verzögerung an allen Rädern gleichmässig ist, ansonsten vielleicht Bremszylinder undicht sind, Bremskolben nicht gängig oder die Beläge schlecht. Die Räder sollten zum Blockieren zu bringen sein. Die Pedalkräfte sind relativ hoch, da der MG A kein Bremsservo hat.

Der Bremsflüssigkeitsbehälter sollte bis mindestens zur unteren Markierung gefüllt sein, die Bremsflüssigkeit maximal 2 Jahre alt, ansonsten sie unbedingt getauscht werden muss. Es werden Fahrzeuge angeboten, die auf Silikon-Bremsflüssigkeit umgebaut wurden. Wenn dies seriös gemacht wurde und auch den Tausch der Bremsschläuche umfasste ist dies problemlos. Die Meinung, dass die Silikonflüssigkeit nicht gewechselt werden muss, da sie nicht hygroskopisch (wasseraufnehmend) ist, stimmt eigentlich nicht. Kondenswasser entsteht im Bremssystem auch mit Silikonbremsflüssigkeit, nur wird die Feuchtigkeit irgendwo im System stehen bleiben und sich nicht mit der Bremsflüssigkeit verbinden.

Kühlung

Nehmen Sie den Kühlerdeckel ab und prüfen Sie diesen auf Rostspuren und ob die Dichtung flexibel oder spröde ist. Rostspuren an der Deckelinnenseite lassen darauf schliessen, dass im Kühlsystem kein oder nur wenig Frostschutz vorhanden ist. Prüfen Sie auch, ob die Kühl-Lamellen alle offen oder zum Teil eingedrückt sind. Eingedrückte Lamellen verhindern eine gute Durchströmung des Kühlers. Bei normaler Fahrt darf die Temperaturanzeige die Hälfte des Normalbereiches nicht überschreiten. Mögliche Ursachen für Ueberhitzung können eine falsch eingestellte Zündung oder verstopfte Kühlkanäle sein. Der MG A leidet nicht selten unter Kühlproblemen, die sich aber in den Griff kriegen lassen.



Kraftstoffsystem

Wenn möglich entfernen Sie den Benzinfilter bei der Pumpe. Diese befindet sich beim rechten Hinterrad. Es sollten sich keine grossen Rostpartikel darin befinden, ansonsten davon ausgegangen werden muss, dass der Tank innen verrostet ist. Idealerweise ist vor den Vergasern ein weiterer Benzinfilter montiert.

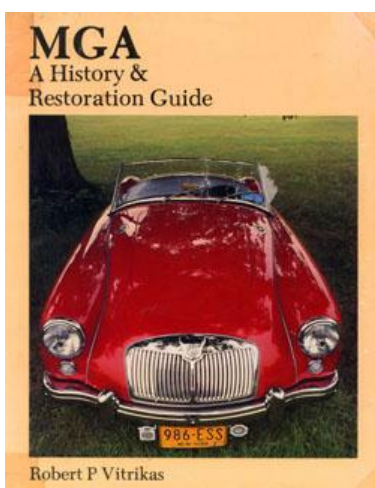
Nach längerer Standzeit sollten sie beim Einschalten der Zündung deutlich das Ticken der Benzinpumpe hören. Sie ist eine der üblichen Verdächtigen, wenn der Wagen nicht anspringen sollte. Durch einen gezielten Hammerschlag kann sie vielfach für kurze Zeit zum Leben erweckt werden, ein Austausch ist aber in der Regel unumgänglich und einfach zu bewerkstelligen. Die Benzinfilter sollten regelmässig gereinigt werden. Es ist zu prüfen, ob die Tankdeckeldichtung nicht spröde ist, ansonsten besteht die Gefahr, dass bei vollem Tank und scharfer Kurvenfahrt Benzin ausläuft.

Probefahrt

Wenn der Wagen nun noch immer von Interesse ist, sollten sie der Probefahrt besondere Aufmerksamkeit schenken. Hören Sie auf den Klang des Motors, er muss sauber hochdrehen. Geringes Klappern der Ventile (Tappet noise) ist normal. Schalten Sie alle Gänge durch, diese müssen klar zu schalten sein. Achten Sie auf Geräusche des Differenzials. Beachten Sie die Oeldruckanzeige, der Wert bei betriebswarmem Motor sollte bei normaler Fahrt zwischen 3.5 bar und ca. 4.2 bar (50 – 60 psi) liegen, im Leerlauf bei ca. 1.4 bar (20 psi). Wie arbeiten Stossdämpfer und Federung? Wenn Sie beim Fahren die Hand auf den Uebergang Türe / Torpedo legen spürt man die Verwindungen der Karosserie, diese dürfen nicht allzu stark sein, sonst ist eventuell der Rahmen weich. Prüfen sie die Funktion der Instrumente.

Literaturvorschläge

MGA A History & Restoration Guide

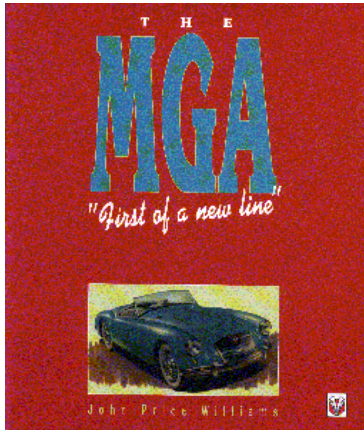


Robert P. Vitrikas, Scarborough Faire, erste Auflage
1980, 242 Seiten

Lange Zeit das einzige brauchbare Buch über den MGA. Auch heute noch aktuell und lesenswert. Leider schlecht gebunden und deshalb sehr empfindlich.



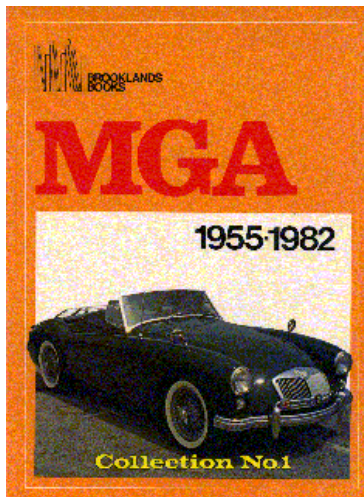
MGA "First of a new line"



John Price Williams, Veloce Publishing plc, erste Auflage, 1997, 164 Seiten

Sehr hübsch gemachtes Buch über den MGA. Wer sich über den MGA informieren will, ist sicher gut bedient.

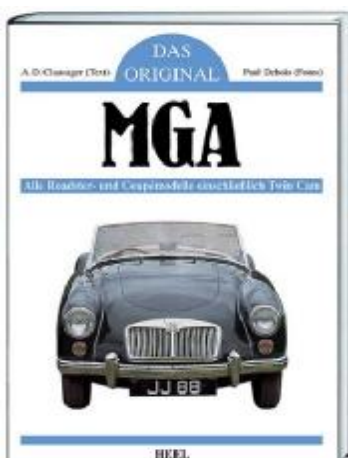
MGA 1955 – 1982 Collection No. 1



Zusammengestellt von R. M. Clarke, Brooklands Books, Distribution Ltd.,
Erscheinungsdatum unbekannt, 74
Seiten.

Reprints von zeitgenössischen, englischsprachigen Tests des MGA

Das Original - MGA

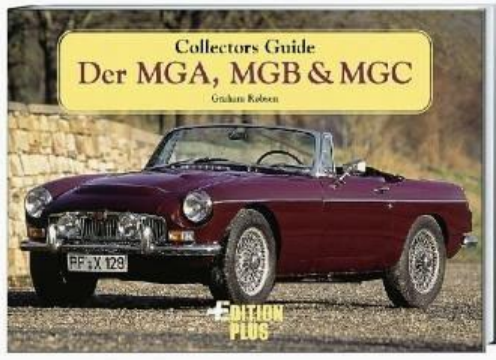


von Anders Ditlev Clausager, ISBN: 3898801071

Das Grundwerk über den MGA beantwortet alle Fragen der Originalität. In deutsch (in Englisch: The Original MGA (Restorer's Guides) von Anders Ditlev Clausager, ISBN: 0760314500). Eines der besten Bücher auf dem Markt.



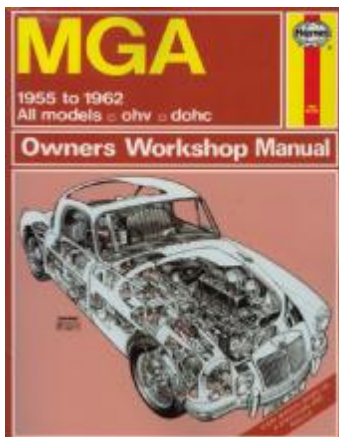
Der MGA, MGB & MGC



von Graham Robson, ISBN: 3906477118

Eine schöne Einführung mit den Daten aller Varianten, MGA im Rennsport und guter historischer Abriss. Lesenswert als Einstieg, auch wenn nur die Hälfte des Buches den MGA betrifft.

Haynes Owners Workshop Manual



Das Werkstatthandbuch von Haynes, in englisch, welches leider nicht immer lieferbar ist, aber leicht verständlich und ebenfalls ein Standardwerk ist.