

Kaufberatung MGF

Wie bereits der MGB in den 80iger Jahren geht nun der MGF durch das Tal der Tränen der überforderten und sparsamen Dritt- oder Später-Besitzer. Es ist ja auch reizvoll, für relativ kleines Geld einen handlichen, sportlichen Zweisitzer zu erwerben, der zudem auch noch günstig im Unterhalt ist. Und genau hier ist das Problem: Ein F ist in der Tat günstig was Benzinverbrauch, Steuer und Versicherung betrifft. Nur, damit ist es, wie bei jedem anderen Fahrzeug auch, nicht getan. So ein kleiner Spaßbringer braucht ab und zu ein wenig Zuwendung und Pflege, und das muss im Normalfall auch entsprechend honoriert werden. Das soll nicht das Hauptthema sein, ist jedoch ein guter Einstieg in das Thema Kaufberatung.

Röntgenbild 1,8 VVC



Allgemeines

Zunächst einmal geht es um die Unterscheidung der verschiedenen Varianten.

Es gab einen MK1, der von 1995 bis 2000 gebaut wurde. Zu erkennen an der mechanischen Verstellung der Außenspiegel, den eckigen Türgriffen im Innenraum, der mechanischen Anzeige im Kilometer- und Tageskilometerzähler und den breiteren Schaltern auf der Mittelkonsole. Den MK1 gab es in zwei Motorvarianten: als MPI mit 120 PS und als VVC mit 145 PS. VVC steht für „Variable Valve Control“, also eine variable Nockenwellenverstellung. Bei höheren Drehzahlen werden die Einlassventile durch eine Verstellung der Nocken, die vom Motorsteuergerät veranlasst wird, länger offen gehalten. Die Auslassventile werden durch eine konventionelle Nockenwelle angetrieben. Auf diese Art gelang es, die Vorteile einer „scharfen“ Nockenwelle mit

der Fahrbarkeit einer konventionellen Nockenwelle zu verbinden. Man kann relativ leicht erkennen, welche Motorisierung im Einsatz ist. Beim MPI beginnt der rote Bereich auf dem Drehzahlmesser bei 6.800 Umdrehungen, beim VVC bei 7.100. Außerdem hat der VVC eine Ansaugbrücke aus Aluminium, die man von der Wartungsklappe im Kofferraum aus sehen kann und die einen VVC-Schriftzug trägt. Dies allein ist allerdings kein exklusives Merkmal des VVC, da sie beim MPI gerne zur Leistungsverbesserung montiert wird.



Bild 1: MK1 mit MK II Mittelkonsole

Ab 2000 bis 2002 gab es dann den MK2. Dieser hatte ovale Türöffner, separate Hochtöner in den Türen, elektrisch verstellbare Außenspiegel, eine höhenverstellbare Lenksäule, elektronische Kilometerzähler und stärker konturierte Sitze. Außerdem wurde die Mittelkonsole umgestaltet; die Schalter für Fensterheber, Nebelschlussleuchte und Co. wurden schmaler und wie Zinnsoldaten nebeneinander aufgereiht. Manche MK1 wurden mit Mittelkonsolen und Türverkleidungen aus dem MK2 aufgepimpt. (Bild 1) Das ist aber nicht original. Die Motorisierung war gleich der des MK1, allerdings hatten beide Maschinen unterschiedliche Motorsteuerungen bekommen. Zusätzlich gab es noch eine Version mit 1,6



Bilder 2, 3, 4: MGF Trophy

Liter Hubraum, die jedoch nicht in Deutschland angeboten wurde. Diese Version ist bei einem unverbastelten Exemplar unter anderem an den unlackierten Außenspiegelgehäusen zu erkennen.

Eine Sonderrolle spielt der Trophy, der als Basis für den Rennsport (oder als Ableitung daraus) gedacht war (Bild 2,3,4). Er hatte serienmäßig Front- und Heckspoiler, schwarze Scheinwerferinlays, eine farbig an die Außenfarbe angepasste Mittelkonsole, ein Lenkrad mit ebensolchen Einsätzen, andere Felgen in 16" sowie ein geändertes, um 30 mm tiefergelegtes Fahrwerk. Und, als wichtigstes Argument, eine Motorleistung von 160 PS. Er war nur in vier Farbtönen lieferbar: blau, gelb, rot, schwarz. Wobei nicht alle Farben in Deutschland angeboten wurden.

Allen Versionen des F gemein ist das aufwändige Hydragas-Federungssystem. Es besteht aus separaten Dämpfern und Hydragas-Einheiten. Diese Einheiten ersetzen die konventionellen Federn und sind mit einem Flüssigkeits-Gasgemisch befüllt. Jeweils die vorderen und hinteren Einheiten jeder Seite sind miteinander verbunden. Wenn beispielsweise ein Vorderrad während der Fahrt einfedert wird die darin befindliche Flüssigkeit zum Hinterrad derselben Seite gedrückt. Dadurch wird die Federung an dieser Stelle härter und das Fahrzeug stabilisiert.

Innenraum

Einer der wichtigsten Punkte ist in meinen Augen der Pflegezustand des Interieurs, verrät er doch viel darüber, wie der Vorbesitzer das Fahrzeug behandelt hat.

Also, wie sieht der Innenraum aus (Bild 5)? Sind alle Schalter vorhanden? Hat das Fahrzeug Holzapplikationen (wie beispielsweise das Sondermodell Brooklands), die alle an ihrem Platz und intakt sind? Sie sollten an folgenden Stellen vorhanden sein: Lüftungsdüsen links, rechts und in der Mitte (jeweils als Umrandung), sowie auf der Mittelkonsole (als Einfassung des Bereiches Schalthebel, Zusatzinstrumente, Schalter). Ich habe vor kurzem ein Fahrzeug gesehen, bei dem diese Applikationen entfernt wurden und dabei eine sehr unansehnliche Fläche hinterlassen haben. Außerdem fehlte der Dimmer der Instrumentenbeleuchtung. Der Rest des Fahrzeugs war entsprechend; das nur nebenbei.

Sind die Sitze intakt? Oft sind die Keder und Sitzwangen auf der Fahrerseite außen durchgescheuert. Der Schaltsack und die Handbremsmanschette sollten ebenfalls in Ordnung und nicht durchgerieben sein. Dass auf dem Gaspedal nur gelochtes Metall zu sehen ist, ist übrigens normal. Das wurde ab Werk so ausgeliefert.

Auch die Türverkleidungen des MK1 sind ab und zu ein wenig problematisch. Mit der Zeit löst sich der Stoff, und Schaumstoff der Polsterung rieselt unten heraus. Sehr gut an einem sandigen Belag zu erkennen, der dann auf der betreffenden Armlehne liegt.

Die Sitze der verschiedenen Modelle sind übrigens untereinander kompatibel. Es können also Sitze aus dem MK2 oder TF in den MK1 eingebaut werden oder auch umgekehrt. Hierzu müssen pro Sitz lediglich die vier Schrauben der Sitzschiene und der Stecker der pyrotechnischen Gurtstraffer gelöst werden.

Außencheck

An der Außenhülle gibt es einige typische Stellen, die man inspizieren sollte.

Unter den Seitenblinkern rostet es gerne. Ferner am Scheibenrahmen oben an den Falzen und unten am Karosserieansatz (Bild 6).



Bild 5: Innenraum



Bild 6: Anrostungen Seitenblinker



Bild 7, 8, 9: Anrostungen am Scheibenrahmen

Besondere Aufmerksamkeit ist geboten, wenn in der Vergangenheit die Frontscheibe gewechselt wurde (Bild 7,8,9). Im Heckbereich an der Nahtstelle des Kotflügels zum Abschlussblech unterhalb der Rückleuchten bilden sich oft Unterrostungen.

An den seitlichen Lufteinlässen wurden ebenfalls schon Rostbläschen gesichtet (Bild 10). Eine sehr beliebte Stelle für Rost befindet sich unterhalb des Windschutzscheibenrahmens am Lufteinlass, sehr schön durch das Lufteinlassgitter am Scheibenwischer zu sehen (Bild 11). Dann noch das Schließblech des Frontkofferraums, das sehr unter der permanenten Feuchtigkeit im Spritzwasserbereich zu leiden hat.



Überhaupt der Frontkofferraum, da von unten sehr leicht Spritzwasser in diesen Bereich kommt und sich dort auch gerne Nadeln, Blätter und ähnliches sammeln, sollte dieser Stelle besondere Beachtung gewidmet werden. Und man sollte darauf achten, dass die Kunststoffabdeckung zur Schottwand hin vorhanden und komplett ist. Als einzig akzeptabler Grund, warum sie nicht komplett zu sein braucht, gilt, wenn die damals optional erhältliche Transportbox vorhanden ist. Für deren Montage muss nämlich die Abdeckung angepasst werden. Diese Box war nur auf dem Kontinent im Handel, da sie bei rechtsgelenkten Modellen nicht passt (bei denen ist die Verteilung der Komponenten unter der vorderen Haube wegen der Lenksäule ein wenig anders).

Die Spaltmaße sollten, auch wenn es sich um ein englisches Fahrzeug handelt, gleichmäßig sein. Wenn man beispielsweise an der Front ohne Probleme die Finger einer Erwachsenenhand in den Spalt zwischen Haube und Stoßfänger stecken kann, sollte man den Verkäufer eindringlich auf einen Vorschaden ansprechen. Am Heckdeckel sollte man sehen, ob seitlich an der Haube in einem Abstand von etwa fünf Zentimetern leichte Knicke oder Druckstellen verlaufen. Falls ja, deutet das auf den Einsatz einer klemmbaren Gepäckbrücke hin, was zu Undichtigkeiten am Kofferraum durch Verzug der Haube führen kann.

Der Stoff des Verdecks sollte keine Risse aufweisen, die Heckscheibe muss klar sein und nicht angelaufen oder trüb. Das Verdeck sollte leichtgängig zu öffnen sein. Der Zipper am Reißverschluss muss vorhanden sein, da die Heckscheibe bei längerer Öffnung ausgezippt werden sollte; zumindest wird dies von MG in der Bedienungsanleitung empfohlen. Bei geschlossener Stoffhaube ist am

hinteren Kotflügel ein Spalt von etwa einem Zentimeter zwischen Verdeckunterkante und Karosserie normal.

Die Frontblinker: Es kann passieren, dass beim Wechsel der Glühlampen die Halterung des Blinkerglases bricht. Das macht sich dann durch ein wackelndes Gehäuse bemerkbar, was aber geklebt werden kann. Apropos Blinker, beim MK1 waren gelbe Blinkergläser Serienausstattung; weiße gab es erst ab dem MK2. Sie sind jedoch ein beliebtes Nachrüstteil.

Bild 10: Rost Lufteinlass

Bild 11: Blech Lüftung

Bild 12: Fahrzeug auf Bühne

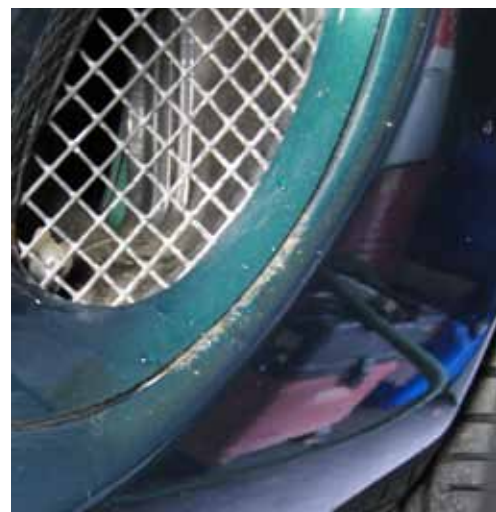




Bild 13: Achsvermessung einrichten

Bild 14: Achsvermessung Daten für Fahrzeughöhe

Bild 15: Achsvermessung Ist-Zustand

Bevor man das Fahrzeug von unten begutachtet (Bild 12), sollte man noch die Trimmhöhe überprüfen. Da der F ein Hydragas-Fahrwerk besitzt, variiert die Höhe je nach Außentemperatur ein wenig. Ein sich in serienmäßigem Zustand befindliches Exemplar sollte bei einer Außentemperatur von 17 °C eine Höhe von 368 mm +/- 10 mm aufweisen, gemessen am Vorderrad von der Radmitte zur höchsten Stelle des Radlaufes. Wichtig: Es sollte immer an beiden Rädern gemessen werden, da das Federungssystem auf beiden Fahrzeugseiten unabhängig voneinander arbeitet. Pro Grad Temperaturunterschied variiert die Höhe um 0,6 mm. Bei 27 °C sollte man also zwischen 364 mm und 384 mm messen können. Es besteht eine Einschränkung, wenn das Fahrzeug mit Lowering Knuckles tiefergelegt wurde (serienmäßig beim Trophy), findet man im Normalfall eine Höhe von 330 mm. Die Werte für die Temperaturabhängigkeit sind gleich.

Zuletzt noch ein Blick auf die Räder. Wenn ein F zu tief liegt, verändern sich Spur und Sturz. Das erkennt man an innen abgefahrenen Vorderreifen. Ist das also der Fall muss in jedem Fall eine Spureinstellung vorgenommen werden (Bild 13, 14, 15).

Blick von unten

Der erste Blick sollte den Kühlmittelrohren gelten, die von hinten nach vorne zum Kühler verlaufen und gerne durchrosten (Bild 16). Ersatz ist lieferbar, falls gewünscht auch in Edelstahl zu einem vergleichbaren Preis wie die Stahlausführung. Rost ist eigentlich an allen Stellen ein Thema. Es gab sogar schon Exemplare aus England, bei denen der Ölfilter verrostet war. Eine Stelle fordert dennoch besondere Aufmerksamkeit, die vorderen Querlenker (Bild 17).

Durch ihre besondere Konstruktion mit zwei Verstärkungsblechen innen, die zusammen einen Hohlraum bilden, rosten diese oft durch, was dem TÜV ganz und gar nicht gefällt. Ersatz ist verfügbar und kostet ungefähr 120 € pro Stück, zuzüglich Einbau und Spurevermessung.

Zusätzlich sollte ein Blick auf den vorderen und den hinteren Hilfsrahmen geworfen werden, die ebenfalls nicht vor der braunen Pest gefeit sind (Bild 18). Auch die Fahrwerksbuchsen verdienen einen zweiten Blick, wobei die Gummis der Stoßdämpfer und der Stabilisatoren erfahrungsgemäß als erstes Handlungsbedarf zeigen.

Als nächstes sollte der Zustand der beiden Schaltseile überprüft werden (Bild 19). Es kann passieren, dass eines reißt. Der Ersatz kostet zusammen rund 300 € an Material, was ein gutes Argument ist, diesen Bereich genau zu inspizieren. Ein fehlender Gummi an der Manschette zum Getriebe ist kein Beinbruch, deutet aber auf Handlungsbedarf hin.



Bild 16: Kühlerrohre (erneuert)

Bild 17: Querlenker vorne rechts (erneuert)

Bild 18: Anrostungen Hilfsrahmen hinten links

Bild 19: Schaltseile (erneuert)

Die Radlager sollten kein Spiel haben (Bild 20). Falls doch, tauschen erfahrene Mechaniker die Nabe gleich mit aus, um zukünftigen Problemen aus dem Weg zu gehen.

Auch ein Blick auf die Brems-scheiben und -beläge kann nicht schaden, wenn man das Fahrzeug sowieso gerade auf der Bühne hat (Bild 20). Die Bremsleitungen gammeln ab und zu in den Radhäusern durch die permanente Berührung mit Feuchtigkeit.



Bild 20: Bremssattel hinten rechts (erneuert)

Bild 21: Bremssattel hinten links

Bild 22: Hosenrohr Flexstück

Bild 23: Originalauspuff mit neuem Halteband

Bild 24: Einbaulage Motor



Auch das Flexrohr am Auspuff macht hin und wieder durch Geräusche auf sich aufmerksam (Bild 22). Es kann aber relativ leicht ausgetauscht werden. Es ist auch schon vorgekommen, dass sich im Rohr neben der Lambdasonde ein Riss gebildet hat. Das macht sich aber durch eine nicht ganz gesetzeskonforme Geräuscentwicklung bemerkbar. Wenn eine Komplettanlage mit Fächerkrümmer verbaut ist, sind passende Teile in Deutschland relativ schwer zu beschaffen. Dann müsste man notfalls in England nach Ersatz suchen. Beim Auspuff lauert übrigens eine böse Falle, welche die Nachrüstteile betrifft: Es gibt so gut wie keinen Edelstahl-Endschalldämpfer, der eine deutsche Zulassung hat. Hier ist also besondere Wachsamkeit gefragt, ob das gute Stück auch eingetragen ist.

Den originalen Topf erkennt man an den beiden kleinen ovalen Endrohren, die links und rechts unter der Schürze hervorlugen (Bild 23). Auch sollte man darauf achten, ob das Halteband am Endtopf vorhanden ist, andernfalls könnte es passieren, dass der technische Überwachungsbeamte beim nächsten Besuch leicht verstimmt ist. Über dem Endschalldämpfer befindet sich noch ein Hitzeabschirmblech, das richtig befestigt sein und nicht klappern sollte.

Die Technik

Die Technik ist weitgehend problemlos, auch wenn es von vielen Seiten gerne anders dargestellt wird.

Klar ist, dass der MGF durch die besondere Lage seines Motors ein wenig anders behandelt werden muss, als beispielsweise ein VW Golf (Bild 24). Der Mittelmotor ist geradezu dazu prädestiniert, den

Hitzetod zu sterben - sagt man. Was nicht unbedingt abgestritten werden kann. Aber in den meisten Fällen, bei denen die Zylinderkopfdichtung zerstört wurde, waren andere Probleme vorausgegangen, beispielsweise ein nicht bemerkter Flüssigkeitsverlust im Kühlsystem oder ein falsch entlüfteter Kühlkreislauf. Beides führt zu unerlaubt hohen Temperaturen und bringt die Dichtung innerhalb kürzester Zeit dazu, nicht mehr zu dichten. In der Folge ist es im günstigsten Fall mit dem Wechsel derselben und einer Spülung des Kühlsystems getan; im schlimmsten Fall ist ein neuer Motor fällig (Laufbuchsen abgesackt). Insofern ist es gut, den Vorbesitzer darauf anzusprechen, ob die Kopfdichtung bereits gewechselt wurde.

Zudem ist eine Kontrolle des Öles nie verkehrt. Es sollte auf keinen Fall milchig sein. Ebenso sollte sich der Kühlmittelstand ungefähr bei der Naht am Ausgleichsbehälter befinden, nicht wesentlich darüber und auch nicht viel darunter. Bei geöffnetem Deckel des Behälters sieht man einen Steg zur Markierung. Achtung, neuzeitlicher Frostschutz kann klar wie Wasser aussehen, daher sollte man spindeln um die Gradzahl zu bestimmen. Wenn man schon beim Fragen ist: Wurde der Zahnriemen gewechselt? Und wenn ja, wann? Fällig ist er alle 100.000 km oder alle fünf Jahre, je nachdem welcher Fall zuerst eintritt. Was im Umkehrschluss bedeutet, wenn man sich ein Fahrzeug mit sehr wenigen Kilometern zulegen möchte (es tauchen immer wieder Exemplare mit rund 20.000 bis 30.000 km Laufleistung auf), muss man auf jeden Fall mit den Kosten für einen neuen Zahnriemen rechnen, die sich je nach Motor und Werkstatt zwischen 400 € und 800 € bewegen können. Der VVC hat übrigens zwei Zahnriemen, einen für den normalen Riemetrieb,



einen für den VVC-Mechanismus. Was beiden Motoren gemein ist, die Wasserpumpe sollte unbedingt gleich mit gewechselt werden. Wichtig, es gibt zwei verschiedene Arten von Spannrollen.

Der Motor muss spontan anspringen und in einen runden Leerlauf verfallen. Bei warmem Motor sollte die Leerlaufdrehzahl 850 Umdrehungen betragen. Die Gasannahme sollte unmittelbar und ohne Verzögerung erfolgen. Wenn das Gas nur verzögert wieder zurück geht oder die Drehzahl oben „hängen“ bleibt, kann es sein, dass noch eine alte Drosselklappe mit Plastikgehäuse eingebaut ist; dieses verzieht sich leicht. Außerdem schlägt manchmal die Klappenlagerung aus. Ist das der Fall, muss sie gewechselt werden. Als weitere Ursache kommt das Leerlaufregelventil in Betracht, dessen Stecker ab und zu nicht richtig fest sitzt.

Wenn das Fahrzeug beim Beschleunigen verzieht, kann es sein, dass der Lenkwinkelgeber an der Lenksäule verstellt ist und neu justiert werden muss. Ein Fall für jemanden, der mit einem

Messgerät und einem kleinen Schraubendreher umgehen kann. Einstellanleitungen hierzu sind im Netz verfügbar. Eine andere mögliche Ursache für ein Verziehen beim Anfahren oder Lastwechsel kann eine ausgeschlagene Radnabe hinten sein.

Die Wassertemperatur sollte relativ zügig bis knapp unterhalb der Mitte des Anzeigeelements steigen und dann dort verharren. Die Öltemperatur sollte bei einer Probefahrt zwischen 90 °C und 120 °C stehen. Höhere Temperaturen sind allenfalls bei einer längeren Vollgasfahrt auf der Autobahn akzeptabel. Dabei ist allerdings Vorsicht geboten, da der Motor nicht dauervollgasfest ist.

Ein heftiges Pendeln der Tachonadel im Geschwindigkeitsbereich von ca. 80 bis 100 km/h deutet beim MK1 auf ein Problem mit der dreiteiligen mechanischen Tachowelle hin. Manchmal hilft es, sie neu zu verlegen. Schafft dies keine Abhilfe und stört es den Fahrer, muss sie gewechselt werden. Meist ist es das letzte Stück vor dem Tacho, das Probleme macht.

Fazit

Dies war ein Abriss dessen, was man an einem MGF so alles finden kann, wenn man ihn vor einem Kauf gründlich inspiziert. Es sollte sich jedoch niemand davon abschrecken lassen, da es eher selten ist, dass die oben genannten Probleme geballt vorkommen. Sehr hilfreich, wenn man sich nach solch einem spaßigen Fahrzeug umsieht, ist eine nachvollziehbare Historie. Und eine überschaubare Anzahl von Vorbesitzern ist selten hinderlich, wenn es um einen guten Zustand geht. Des Weiteren wirkt ein vorhandenes und auch abgestempeltes Serviceheft generell beruhigend.

Was bei einem Kauf dabei sein sollte, ist besagtes Serviceheft, ein Kärtchen, auf dem der Securitycode steht, ein Schlüsselanhänger mit der Schlüsselnummer, zwei Schlüssel und zwei Fernbedienungen. Dazu gehören noch eine Mappe für das Serviceheft, ein Abzieher für die Abdeckung der Sicherheitsmutter, der passende Schlüsselaufsatz für die Muttern sowie eine Persenning für das Verdeck.

Text: Jürgen Ledwina

Fotos: Peter Hofmann / Rover Pressefotos

Die Modelle des MGF

Motorisierung	Leistung KW/PS	Hubraum	Erscheinungsjahr
MGF 1,8i MPI	88/120	1796	1995
MGF 1,8i VVC	107/145	1796	1995
MGF 1,8i MPI Stepspeed	88/120	1796	2000
MGF 1,8i VVC Sondermodell Trophy	117/160	1796	2001
MGF 1,6i MPi	82/112	1588	2001

Die Modelle des MGTF

Motorisierung	Leistung KW/PS	Hubraum	Erscheinungsjahr
MGTF 115	84/115	1588	2002
MGTF 120 Stepspeed	88/120	1796	2002
MGTF 135	99/135	1796	2002
MGTF 160	117/160	1796	2002