



Unter chinesischer Flagge

MG lebt!

Es gibt ihn wieder: einen MG, gebaut in England, entworfen von Engländern. Und er ist gar nicht schlecht

Fast wie früher:
ein MG in eng-
lischer Vorstadt.
Schade nur,
dass den Neuen
keiner erkennt

Erinnern Sie sich an MG? Einst großer britischer Autonomer. Oft geschunden, 2005 verschwunden? Falls nicht, hier die Gedächtnisstütze: Die Italiener haben Alfa Romeo, die Deutschen haben Porsche, und die Briten hatten MG – die Hausmarke für preisgünstigen Fahrspaß, kernige Sportwagen und sportliche Limousinen. Gegründet vor 90 Jahren, MG

als Kürzel für „Morris Garages“. Welterfolge mit Modellen wie dem MG B bis Ende der 70er, dann langer Abstieg, schließlich die Pleite. Verkauf an die Chinesen, die unter MG zunächst „Modern Gentleman“ verstehen wollten. Der Tiefpunkt.

Aber nun die Überraschung: MG ist wieder da! Nein, nicht irgendwo im fernen Asien, sondern dort, wo

MG hingehört: in England. Genauer: in Longbridge bei Coventry. Wo sie zuletzt produziert wurden, rollen sie heute wieder vom Band, Autos mit den berühmten zwei Buchstaben am Bug. Sicher, noch sind es keine flotten Zweisitzer, wie wir sie gern hätten, sondern brave Vier- und Fünftürer. Aber immerhin: Eine brandneue MG Limousine mit der schlichten Modellbezeichnung „6“, zeitgemäß gestylt, technisch up to date mit Reminiszenzen an den früheren Rover 75. Jenes Produkt aus der kurzen, aber heftigen BMW-Ära des Unternehmens, das ja, wie Kenner wissen, im Kern ein BMW mit Vorderradantrieb war.

Das kann kein Fehler sein. Eher schon, dass dieser MG gar nicht nach MG aussieht – nichts Klassisches, nicht einmal Reste des Traditionsgrills, stattdessen ein routiniert gemachtes Kleid, hübsch, aber verwechselbar. Wir fahren das Topmodell, den Viertürer mit Stufe am Heck, der den Nachnamen „Magneette“ trägt. Zumindest dieser ist eine Verbeugung an die MG-Vergangenheit. Daneben gibt es auch

ein Fließheck mit großer Heckklappe in drei Ausstattungsversionen. Die PS (160 werden versprochen) stiftet ein 1,8-Liter-Turbobenziner, der verdächtig nach dem alten Rover-Vierzylinder der K-Serie aussieht. Die Vermutung stimmt, allerdings wurde die Maschine gründlich überarbeitet. Dazu gesellt sich ein manuelles Fünfganggetriebe.

Exklusive Ausstattung, Plastik wie von Mattel

Gemischte Gefühle nach dem Einsteigen: Der MG besitzt das Format eines Skoda Octavia, aber Platz eher wie ein Opel Insignia – recht geräumig also. Im Preis orientiert sich der 6 Magneette ebenfalls an einem Octavia in der vergleichbaren Variante (umgerechnet etwa 23 500 Euro), ist aber sehr viel besser ausgestattet. Vom Premiumradio über Klimaautomatik, sprachgesteuertes Navigationssystem bis zur Rückfahrkamera ist alles schon drin. Verlockend, nur das Material im Innenraum sieht aus wie von Mattel, und



Schock: Fahrspaß im Chinesen-MG. Schade: Billigplastik im Innenraum



Auch von hinten betrachtet folgt der MG dem internationalen Designmuster



Flott im Profil und größer, als man glaubt: Der MG 6 ist 4,62 Meter lang

zwar aus der Ausschusstonne. Das Zeug wird aus China angeliefert und in England eingebaut, da bleibt noch Raum für Verbesserungen.

Umso mehr verblüfft der Eindruck beim Fahren. Der MG liegt und federt, wie wir es von den Mustangschülern seiner Klasse kennen. Die Fahrwerkentwicklung oblag englischen Ingenieuren in England. Und der Ford Focus lieferte die Latte, die es zu überspringen galt. Das spürt der Fahrer: schön präzise Lenkung, geringes Untersteuern, exzellente Stabilität auch in schnellen Wechselkurven, straffe, keineswegs unkomfortable Feder-/Dämpferabstimmung. Bravo!

Da lässt es sich fast verschmerzen, dass die Antriebsqualitäten nicht berauschen. Der Benziner erledigt sein Pensum gesittet, aber ohne Enthusiasmus. Auf 215 Nm Drehmoment kommen knapp 1,5 Tonnen Eigengewicht, das drückt. Und da er noch ohne Direkteinspritzung auskommen muss, kann er auch im Normverbrauch nicht glänzen (7,5 l/100 km). Die gute Nachricht: Demnächst gibt es den MG 6 auch mit

1,8-Liter-Direkteinspritzer-Diesel und Sechsganggetriebe (beides englische Eigenkonstruktionen). Der bringt 150 PS und 350 Nm und kommt mit 5,3 Litern aus.

Wer nun bereits Kaufimpulse verspürt, muss sich freilich auf eine Enttäuschung gefasst machen. Den neuen MG gibt es nur auf der Insel und als Rechtslenker. Man möchte erst mal üben, bevor das europäische Festland drankommt, heißt es – vernünftig, aber für Freunde des Ausgefallenen auch schade.

Fazit

Exklusivität und hoher Gegenwert zu Preisen ab 18.500 Euro, das hat was. Aber dass der MG außerdem erstaunlich viel kann, überrascht mich am meisten. Woran es noch mangelt sind Qualität und Charakter.

Wolfgang König



China Motor Works

■ Longbridge, Heimat von Austin, später British Motor Corporation (B.M.C.), Standort der bis in die 60er-Jahre größten Autofabrik der Welt. Wir fahren die Low Hill Lane hinauf, vorbei an neuen Siedlungen und riesigen, planierten Flächen. Die industrielle Vergangenheit ist weggeräumt, aber dann doch noch ein bekannter Anblick: Q-Gate, der alte Haupteingang, empfängt die Gäste. Dahinter das runde Backsteingebäude, das sie früher Elephant-House nannten (es erinnert an einen Zoo). Und vorn prangen stolz die Buchstaben MG, ein herzerwärmender Anblick für den Nostalgiker. Stützig macht nur die Beflaggung: Neben dem Union Jack flattert Chinas rote Fahne. Das sind sie also, die neuen Zeiten: Hausherr ist heute die Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC), Chinas mächtigster Automobilhersteller und zugleich einer der größten der Welt, Partner von Ford, General Motors, VW, Volvo und SsangYong. Und Besitzer der Marken MG und Roewe. Letztere gehen auf das Erbe von MG Rover zurück. Nachdem die

Britten 2005 die Segel strichen, landeten die Rechte für den Rover 75 und für MG (auf Umwegen) beim SAIC-Konzern. Und während damals die Produktion in Longbridge eingestellt wurde, konnten die Ingenieure weiterarbeiten, nun eben für SAIC. Der Standort wurde zum Entwicklungszentrum für künftige SAIC-Automobile ausgebaut, inzwischen arbeiten in Longbridge 300 Entwickler und Designer. Zu den Ergebnissen gehört der MG 6, der in China schon durch den kleinen MG 3 und bald durch einen MG 5 (Golf-Größe) ergänzt wird. Die Autos, die hier in einer der beiden verbliebenen Montagehallen vom Band laufen, basieren auf Bausätzen, die aus Shanghai importiert werden, technisch auf hiesige Anforderungen abgestimmt. Eilig haben es die chinesischen Bosse aber nicht mit der Eroberung Europas. „Der Markt in China hat bei denen eindeutig Vorrang“, verrät eines der britischen Urgesteine. Was dann auch die Priorität eines waschechten MG erklärt: „Das Konzept eines Sportwagens versteht der Chinese nicht.“



Noch ein Prototyp: Europaversion des MG 3 vor klassischer Longbridge-Kulisse (ganz oben). MG-6-Fertigung (oben) und Motorenentwicklung (links) im früheren MG-Rover-Werk. Eigenbau: brandneuer Diesel-Vierzylinder mit 150 PS

