

Kaufberatung MG ZR

Die Modelle

MG ZR 100 Diesel
MG ZR 105
MG ZR 115 Diesel
MG ZR 120 Automatik
MG ZR 160
MG ZR Express

Einführung

Der MG ZR ist ein besonders sportlicher Kompakwagen, der als praktischer 3- sowie 5-Türer angeboten wurde. Er war während seiner gesamten Produktionszeit einer von Großbritanniens beliebtesten sportlichen Limousinen, und 2004 war er das meistverkaufte Fahrzeug der MG Rover Group. Zehntausende von MG ZR wurden in Großbritannien verkauft, besonders an junge Leute, die auf Angebote wie kostenlose Versicherung oder Preisnachlässe in Höhe der Mehrwertsteuer ansprachen. Sie fanden bald heraus, dass die Motoren der K-Serie gute und scharfe Maschinen waren.

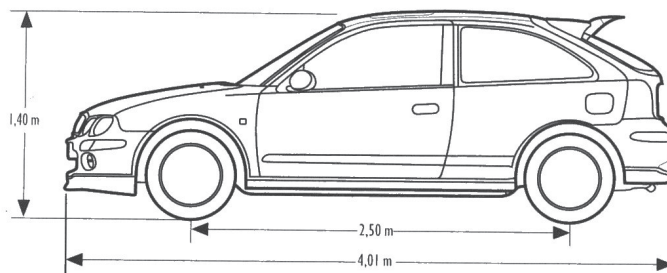
Basis

Auf Basis des Kompaktwagens Rover 25 (RF) wurde mit dem ZR ein sogenannter „Hot-Hatch“, ein Kompakwagen mit sportlicher Optik und Technik sowie starker Motorisierung, eingeführt. Die in Deutschland zunächst einzig erhältliche Variante

war die Top-Version ZR 160. Diese verfügt über einen 1,8-Liter-VVC-Motor (Variable Valve Control) mit 118 kW (160 PS) sowie unter anderem serienmäßige Seitenschweller, 17-Zoll-Sporträder, Sportfahrwerk, eine Sportauspuffanlage, Teilleder-sitze und einen großen Dachspoiler. Später folgte in Deutschland auch noch der ZR 105, der neben dem kleineren Triebwerk mit 76 kW (103 PS) gegenüber dem Topmodell auch an einigen anderen Stellen vereinfacht wurde. So verfügt der ZR 105 serienmäßig z.B. nur über 16-Zoll-Räder und Trommelbremsen an der Hinterachse. Seitenschweller gab es nur optional. Seit Ende 2003 wurde der MG ZR auch in Deutschland als Fünftürer vertrieben.

Facelift

Mit dem Modelljahrwechsel 2002/2003 wurden die ersten kleinen Änderungen vorgenommen. Die ersten MKI, bis VIN 694165, hatten noch eine Stoßstange mit angesetztem Frontgrill sowie Spoilern vorn und hinten. Mit dem neuen Modelljahr waren die Stoßstangen dann einteilig. Ebenso wurde auch der zweiteilige Heckspoiler durch ein einteiliges Modell ersetzt. Seit Mitte 2004 gab es noch eine Facelift-Variante des ZR, der MKII (F), der eine modifizierte Querlenkerhinterachse



besitzt. Neue Stoßfänger vorne und hinten, neue Scheinwerfer, eine neue Heckklappe und etliche andere Details verliehen dem Wagen ein zeitgemäßerer Aussehen. Die 2004er-Modelle erhielten auch eine neue Innenausstattung; Polstermaterialien und Armaturenbrett wurden erneuert, wobei der Wagen „Soft-Touch-Buttons“ bekam. Dies bescherte den Wagen ein viel moderneres Fahrgefühl und vertrug sich mit den eckigeren Linien der Karosserie.

Beim überarbeiteten ZR Mark II gab es auch die Modelle Trophy und Trophy SE. Der Trophy hatte ein Schiebedach, 16“-Alufelgen mit „Gitterspeichen“, neue Rückleuchten, Lederlenkrad, sowie Seitenschweller. Der Trophy SE verfügte über 17“-Alufelgen im Straights Design und eine Klimaanlage anstatt des Schiebedaches.

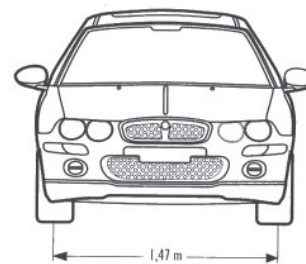
MG ZR Express

Mit dem MG-Express betrat die MG Rover Group beinahe Neuland, denn beim Express handelt es sich um einen im Jahre 2003 eingeführten kleinen Van oder auch Stadtlieferwagen.

Für den sparsamen Handwerker war er mit dem 1,4-Liter-Benziner oder dem 101-PS-Diesel erhältlich. Allerdings wäre MG nicht MG, wenn sie nicht auch einen HSSV, den High Speed Service Van mit 160 bis 200 PS, im Angebot gehabt hätten.

Der MG-Express hat es während seiner Bauzeit auf 317 Stück geschafft (davon ca. 100 Stück als MKII).

Es mag zwar etwas lächerlich klingen, aber die Van-Version des ZR war der bessere Kauf. Wenn man keinen Wert auf eine Rückbank legte, konnte man zu einem niedrigeren Anschaffungspreis, zu



MG ZR Mk II meets Mk I

geringeren Steuern und günstigerer Versicherung den gleichen, wenn nicht sogar mehr Spaß erwerben. Mit 979 Litern Kofferraum ließ sich auch schon recht viel transportieren.

Motor

Der ZR 105 wurde mit einem 1,4-l-R4-Motor ausgeliefert, der 101 bhp (75 kW) leistete, 123 Nm Drehmoment hatte, eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10 Sekunden bewerkstelligte und eine Höchstgeschwindigkeit von 178 km/h erreichte.

Der ZR 120 hatte einen 1,8-l-R4-Motor mit 115 bhp (85 kW) Leistung, 160 Nm Drehmoment, einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,6 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 191 km/h.

Das Spitzenmodell ZR 160 besaß einen 1,8-l-R4-VVC-Motor mit 157 bhp (118 kW) Leistung und 174 Nm Drehmoment mit einlassseitiger vollvariabler Ventilsteuerung. Er beschleunigte das Fahrzeug in 7,4 Sekunden 0 auf 100 km/h und verhalf ihm zu einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h.

Es gab auch zwei Dieselmanutenen der ZR; der ZR TD 100 hatte einen 2,0-l-R4-Dieselmotor der L-Serie, leistete 101 bhp (74 kW) und hatte ein Drehmoment von 240 Nm aufzuweisen. Er beschleunigte das Fahrzeug in 9,7 Sekunden 0 auf 100 km/h und verlieh ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 183 km/h.

Die andere Dieselmanute war der ZR TD 115. Dieser besaß den gleichen Motor wie der TD 100, aber mit einer kleinen Leistungsspritze. Er leistete 113 bhp (83 kW) und erreichte 260 Nm Drehmoment. In 9,1 Sekunden beschleunigte er den Wagen 0 auf 100 km/h und sorgte für eine Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h.

Die gängigsten Arten von Motoren

Die beiden meistverkauften Motoren sind 1,4-Liter-Motor und der 1,8-Liter-VVC-Motor mit variabler Steuerung der mehrteiligen Nockenwelle. Letzterer ist drehfreudiger, jedoch mit aufwendiger Technik auch anspruchsvoller im Hinblick auf die Wartung. Beide Motoren sind vom Block her identisch und mit nassen Laufbuchsen ausgestattet. Sie werden in vielen weiteren Rover-Modellen, dem Land Rover Freelander sowie weiteren MG-Modellen eingesetzt.

Ein häufig genanntes Problem der K-Serie ist die Zylinderkopfdichtung. Viele der 160-PS-Versionen wurden und werden von vielen kalt „getreten“, was zu einer ungleichmäßigen Erwärmung von Kopf und Block führt und damit die Dichtung belastet. Ein Problem stellt auch der Kühler dar, der unten im Spritzbereich durchrosten kann. Des Weiteren sollte beim Zahnriemen-Service die Wasserpumpe in jedem Fall mit gewechselt werden, um einen Kühlwasserverlust zu vermeiden. Dabei ist darauf zu achten, keine Pumpe mit Kunststoff-Pumpenrad zu verbauen. Eine Instandsetzung der Kopfdichtung einschließlich Zahnriemen schlägt dann mit 600 € bis 1.500 € zu Buche.

Bei der Besichtigung sollte man nach dem Kühlwasser und Ölstand schauen und drauf achten, dass kein weißer Schlamm am Öldeckel und kein Öl im Kühlwasser zu finden sind. Über Land Rover ist eine überarbeitete Zylinderkopfdichtung mit Ölschiene erhältlich. Bei regelmäßigem Service ist die K-Serie für Laufleistungen von 200.000 bis 300.000 km und mehr gut.

Kaufberatung MG ZR

Karosserie

Vorne weg sollte man wissen, dass die Spaltmaße recht großzügig ausgelegt waren und nicht unbedingt auf einen Unfall hindeuten. Wie schon geschrieben gab es den MG ZR in 3- und 5-türiger Version. Bekannte Probleme bei 3-türigen Modellen sind eingelaufene Dichtungen der hinteren Ausstellfenster. Gemeinsame Probleme sind zum Teil die Dichtungen der Rückleuchten, was sich durch Wassereintritt im Kofferraum bemerkbar machen kann. Ebenso kann es durch die Dichtungen des Heckspoilers zu Wassereintritt kommen.

Des Weiteren sollte man die Scharniere der Heckklappe im Auge haben, da diese gern rosten, was

auch unterhalb der Dachleisten schon beobachtet wurde. Grundsätzlich sollte man auch auf gewechselte Frontscheiben achten. Bei nicht fachgerechter Arbeitsweise kann es zu Rost um den Scheibenrahmen kommen. Außerdem sollte man vorne wie hinten die Kotflügelenden zu den Türen im Auge behalten, da sich dort im Laufe der Zeit ein Feuchtbiotop entwickelt.

Bei MKII Facelift Modellen sollte man bedenken, dass die Fahrzeuge nur in einem sehr kurzen Zeitraum gebaut wurden und es so bei speziellen Fahrzeugteilen zu Engpässen kommen kann. Weiterhin ist der Lack der MKII-Modelle nicht mehr so „dick“ wie beim MKI. Ab 2002 / 2003 sind die

Technische Daten am Beispiel des ZR 160 MKI

Motor	1,8 VVC
Hubraum	1.796
Ventilsteuerung	DOHC, VVC
Länge (mm)	4.011
Breite (mm)	1.688
Höhe (mm)	1.400
Spurweite vorn (mm)	1.466
Spurweite hinten (mm)	1.466
Radstand (mm)	2.500
Wendekreis (m)	10,3
Bremsen vorn	Scheiben, innenbelüftet
Bremsen hinten	Scheiben
Leergewicht (kg)	1.185
Zul. Gesamtgewicht (kg)	1.550
Zul. Anhängelast gebremst (kg)	1.000
Zul. Anhängelast ungebremst (kg)	500
Zul. Stützlast (kg)	70
Zul. Dachlast (kg)	65
Gepäckraumvolumen (l)	304
Verbrauch (l) städtisch	10,4
Verbrauch (l) außerstädtisch	5,8
Verbrauch (l) kombiniert	7,5
CO ₂ -Emission (g/km)	179

Badges nicht mehr so langlebig und verlieren an Farbe.

Elektrik

Die Fahrzeuge sind elektronisch auf dem Stand von zirka 1995 (dem Erscheinen des Rover 200 RF) und serienmäßig mit Wegfahrsperre ausgestattet.

MG Rovers spezifisches Datenprotokoll kann ausschließlich mit dem Rover „Testbook“, das im MG Drivers Club vorhanden ist, analysiert werden. Viele der auftretenden Probleme in Sachen Elektronik haben eine gemeinsame Ursache: der Heckklappenkabelbaum. Sollten also Alarmanlage, ZV, Heckscheibenheizung oder Kennzeichenleuchte nicht funktionieren, liegt es meist an einem Kabelbruch innerhalb der Durchführung zwischen Karosserie und Heckklappe.

Sollte der ZV-Motor Geräusche machen und der Fensterheber seiner Funktion nicht mehr nachkommen, kann es an dem Kabel, das von der A-Säule in die Tür geht, liegen. Hin und wieder zeigen die Fensterheber auch Ermüdungserscheinungen und fallen in die Tür, wenn sich die Schweißpunkte lösen. Oder sie verklemmen sich und fahren nicht mehr hoch, wenn der Endanschlag beim Absenken der Scheibe überfahren wird.

Falls die SRS-Airbag-Lampe leuchtet, gibt es zwei bekannte Probleme, die Stecker unter den Sitzen oder der Schleifring im Lenkrad. Bei MKII-Modellen, wo viele Funktionen über ein neu eingeführtes Steuergerät betätigt werden, kann es zu Störungen kommen.

Innenausstattung

Der Innenraum des MG ZR hält, was das Karosseriestyling verspricht. Innenraumverkleidung und

Bedienelemente sind im typischen MG-Designstil gestaltet. Mittelkonsole und Armaturentafel sind in Silber gehalten, die Ziffernblätter weiß-grau unterlegt. Der ZR 160 ist serienmäßig mit Sportsitzen in Monaco-Teilleder ausgestattet. Bei den Monaco-Sitzen konnte man zwischen rot, grün, gelb oder blau für die Polsterinsätze und Nähte wählen. Der ZR 105 wurde in Stoffpolsterung Matrix wahlweise blaugelb oder rot-grün geliefert. Vollleder bot MG optional an.

Lenkrad und Schaltknäuel sind mit Leder überzogen. Bei der Innenausstattung sollte man auf die Abnutzung der Sitze im Bereich der Sitzwangen achten. Auch sollte man beim Drehtürer die Entriegelung der Vordersitzlehnen prüfen, da sich die Seile aushängen können. Weiterhin sind auch hier die Materialien der MKII-Modelle anfälliger und verschleißten schneller als beim MKI. Ein gemeinsames Problem haben MKI- wie auch MKII-Sitze: Die Kunststoffleisten, mit denen die Sitzbezüge am Gestell eingehängt sind, reißen oder brechen gerne.

Fahrwerk

Der ZR verfügt ab Werk über ein Sportfahrwerk mit Tieferlegung. Er ist mit Sportfedern und Delphi-Stoßdämpfern, welche zweistufige Dämpfungsstufen aufweisen, ausgerüstet. Die Abstimmung zeigt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fahrkomfort und Dynamik. Ein größerer Nachlauf an der Vorderachse und eine überarbeitete Servolenkung verbessern das Lenkverhalten.

Bremsen / Reifen

Serienmäßig verfügen die MG ZR über ABS und eine elektronische Bremskraftverteilung. Der ZR160 ist mit einer 282-mm-Bremsscheibe

vorn und 260 mm hinten ausgestattet. Aus diesem Grund sind beim 160er 16“-Reifen die kleinste Größe. Wichtig ist auch nach den Antriebsmanschetten zu schauen und im selben Zug einen Blick auf die ABS-Ringe zu werfen, da diese gerne brechen und für Fehler im ABS-System sorgen.

Ausgeliefert wurde er mit 17“ Straights Leichtmetall-Felgen und Bereifung der Größe 205/45 R17. Die anderen ZR-Varianten waren serienmäßig nur mit 16“ Hairpins Leichtmetall-Felgen und 205/50 R16 ausgestattet. Der ZR160 wurde auch nur mit einem Instant Tyre Repair Kit ausgeliefert.

Getriebe

5 Synchro Getriebe, Typ R65 Gesamtübersetzung ZR105 3,938 und Typ PG1 Gesamtübersetzung ZR160 4,200. Die ZR105 MKII Modelle haben ein IB5 Getriebe von Ford erhalten.

Wichtig ist zu beachten, dass je nach Getriebetyp unterschiedliche Schwungscheiben verbaut wurden.

Steptronic / Stepspeed

Das automatische Getriebe aus dem Hause ZF mit zusätzlichem Schnittstellenmodul zum Motormanagementsystem ist nur in Kombination mit dem ZR120 erhältlich.

Text: Peter Hofmann
Fotos: Peter Hofmann, MG Rover Group;
Christian Bianco

Weitere Bilder der Kaufberatung unter
www.mg-zr.britische-klassiker.de

