

Offen, ehrlich

Endlich kommt der Sommer – höchste Zeit, einen passenden Wagen zu besorgen. Ein Budget um die 2500 Euro reicht aus, um in einem Charakter-Roadster zu starten: BMW Z3, Mazda MX-5 und MGF haben Klassiker-Potenzial.

TEXT Kai Klauder // FOTOS Dino Eisele





und günstig

Bei aller formalen Ähnlichkeit repräsentieren
BMW Z3, Mazda MX-5 und
MGF ganz eigenständige Charaktere



Der Abschied fällt dem Frühling 2017 besonders schwer – noch bis weit in den Mai hinein fröstelt er und bedeckt die Landschaft mit zartem Reif. Als er dann doch endlich Adieu sagt, stehen wir bereit und lassen alle Gefühlsduselei hinter uns. Jetzt soll's nur noch darum gehen, mit den richtigen Autos der Sonne zu huldigen. Die Wahl fällt auf drei Roadster mit einigen Gemeinsamkeiten: hinterradgetrieben, klassische Stoffverdecke ohne elektrohydraulische Klapphilfe, die mit mächtig viel Sonnenstrahlen und Fahrtwind verwöhnen.

Was sie dagegen nicht besitzen, sind exorbitante Leistungsdaten. Uns genügen Vierzylinder mit 110 (Mazda MX-5), 118 (BMW Z3) und 120 PS (MGF). So gibt es sie in großer Auswahl auf dem Markt – noch dazu zu günstigen Preisen.

Leistung ist nicht alles

Bei der engen Leistungsdichte auf dem Papier wollen wir erfahren, mit welchem Roadster wir am liebsten in die Saison starten würden. Wir beginnen mit dem Schnäppchen des Trios, einem 1999er MGF in Flame-Red, der vom Autoforum Häfner in Würzburg

(Tel. 09 31/73 04 48 71 64) angeboten wird. Der Wagen mit 129 800 km wurde mit Klarlasrückleuchten und einer 30-mm-Tieferlegung dem Vorbesitzergeschmack angepasst und soll 3900 Euro kosten.

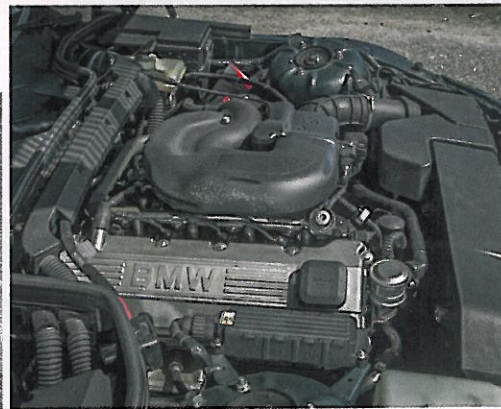
Während Mazda und BMW mit ihren vorne montierten Längsmotoren und dem Hinterradantrieb der klassischen Roadster-Konzeption folgen, setzt der MGF auf Exklusivität. Mit Mittelmotor und Hydragas-Fahrwerk, bei dem stickstoffgefüllte Kugeln und flüssigkeitsgefüllte Dämpfereinheiten für eine gute Straßenlage sorgen, zudem sind vordere und hintere Systeme durch



Lebensähnlichkeit an den BMW 507: Die seitlichen Lüftungsmöhlen erinnern an den Jahrhundertentwurf 1907 von Albrecht Graf Goertz. Mittelkonsole mit einer Fülle an Bedienelementen



Joji Nagashimas Z3-Entwurf geriet recht konventionell. Unter der weit herunterreichenden Motorhaube liegt der kleine Vierzylinder schrauberfreundlich erreichbar



BMW Z3 1.8 (1999)

DATEN & FAKTEN

MOTOR Typ M43, flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs, Bohrung x Hub 85,0 x 83,5 mm, Hubraum 1895 cm³, Leistung 18 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 180 Nm bei 3900/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Schleppehebel, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwell-

lenlager, zwei Ausgleichswellen, Multipoint-Einspritzung Bosch BMS 46, 4,0 Liter Ölinhalt

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Schaltgetriebe, auf Wunsch Automatik, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorne Einzelaufhängung an

Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Schraubenfedern, hinten Schräglänker, Schraubenfedern, Stabilisatoren und hydraulische Teleskopstoßdämpfer rundum, servounterstützte Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, ABS, Felgen 7 x 16, Reifen 225/50 R 16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2446 mm, Länge x Breite

x Höhe 4050 x 1740 x 1288 mm, Spur vorne/hinten 1413/1494 mm, Gewicht 1295 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 196 km/h, 0 bis 100 km/h in 10,4 s, Verbrauch 7,5–10,5 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL Roadster: 1995–2002, 279 273 Exempl., Coupé: 1998–2002, 17 815 Exempl.

eine Druckleitung verbunden. Noch dazu ist er mit einem Gewicht von 1060 Kilogramm der leichteste der drei. Der MX-5 bringt 30 Kilo mehr auf die Waage, der Z3 gleich 235 Kilo. Beste Voraussetzungen also für den Briten, sich im Kapitel Fahrdynamik nach vorne zu katapultieren. Leider geigt der quer hinterm Fahrer eingepferchte Vierzylinder eher zurückhaltend auf.

MG: der Sonderling aus England

Der Langhuber zeichnet sich weder durch besondere Spritzigkeit noch Drehfreude aus, erreicht schon bei 5500/min seine maxima-

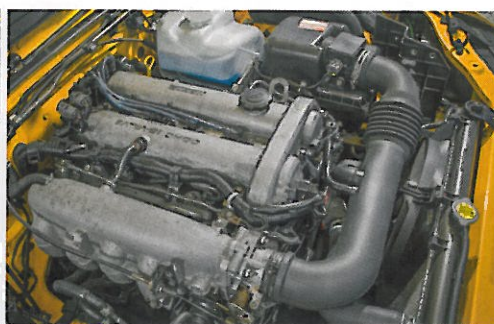
le Leistung von 120 PS. Höher zu drehen macht trotz Redline bei 7000 Touren wenig Sinn. Das maximale Drehmoment von 165 Nm liegt bei 2750/min an – damit ist der nutzbare Drehzahlbereich definiert. Wer den MGF engagiert fahren möchte, sollte sich in diesem Bereich bewegen. Er wird mit ordentlichem Fortkommen belohnt – und merkt schnell, dass das ausgewogene Fahrwerk durchaus und gerne noch mehr Leistung vertragen würde.

Der MGF lenkt zackig ein, folgt treu der vorgegebenen Ideallinie bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche und bleibt lange in

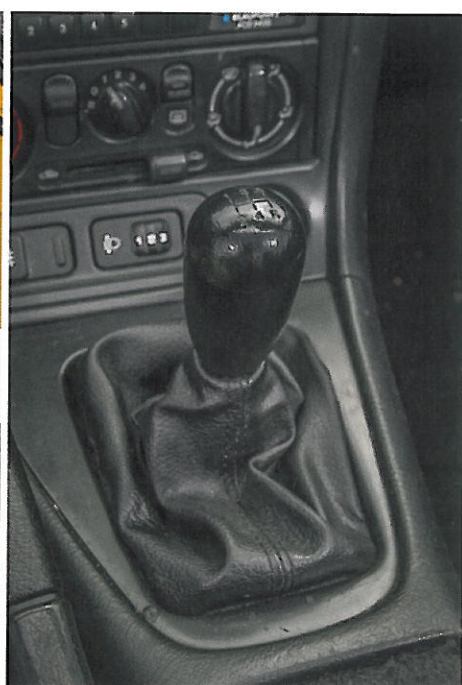
der Spur. Wer es übertreibt, kann das Heck ohne viel Mühe querstellen. Das Übersteuern kündigt sich mittelmotortypisch nicht lange an, es kommt plötzlich. MGF-Fahrer brauchen daher etwas mehr Eingewöhnungszeit, um die Qualitäten des Sportwagens voll auf genießen zu können – dann reichen auch die 120 PS.

BMW: der Satte aus den USA

Nominell leistet der Vierzylinder im BMW Z3 nur zwei PS mehr, doch dank 99 Kubik mehr Hubraum, 15 Nm mehr Drehmoment und einer leicht unterquadratischen Auslegung



Fünf Uhren im Cockpit mit Nardi-Sportlenkrad. Der Doppelnocken (ein Freiläufer) entwickelt seine Leistung homogen und unaufgeregt



Zentrum des Fahrspaßes: Mit dem 13 cm kurzen Joystick rasten die Gänge sofort und exakt ein – wunderbare japanische Feinmechanik. Knalliges Sunburst Yellow (Code HZ)



Mazda MX-5 1.6 (NB)

DATEN & FAKTEN

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vorne längs, Bohrung x Hub 78,0 x 83,6 mm, Hubraum 1598 cm³, Leistung 110 PS bei 6500/min, max. Drehmoment 134 Nm bei 5000/min, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel, Motorblock und Zylinderkopf aus

Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, Multipoint-Einspritzung Bosch LH-Jetronic, 3,4 Liter Ölinhalt

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorne und hinten Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern

und Federbeinen, Stabilisatoren, servounterstützte Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, ABS, Felgen 6 x 15, Reifen 195/50 R 15

MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2265 mm, Länge x Breite x Höhe 3975 x 1680 x 1225 mm, Spur vorne/hinten 1405/1430 mm, Gewicht 1090 kg

FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH

Vmax 191 km/h, 0 bis 100 km/h in 9,7 s, Verbrauch 7–10 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL

Mazda MX-5 der Serie NB und NB-FL (Facelift): 1998 bis 2005, 290 123 Exemplare, gesamte Baureihe bereits über eine Million Exemplare und damit seit 2000 meistverkaufter Roadster der Automobilgeschichte

fühlt sich der M43 im Z3 beim Anfahren deutlich kräftiger und spritziger an. Allerdings wirkt der in Bostongrün-Metallic lackierte BMW schon beim kleinsten Anschein in einer Kurve deutlich schwerfälliger als der MGF. Die Lenkung vermittelt den Eindruck, in einer Mittelklasse-Limousine zu sitzen, die 35 Kilo Mehrgewicht manifestieren sich im Fahrer in einem behäbigen Fahrgefühl, was zu gemächlichem Bummeln verleitet.

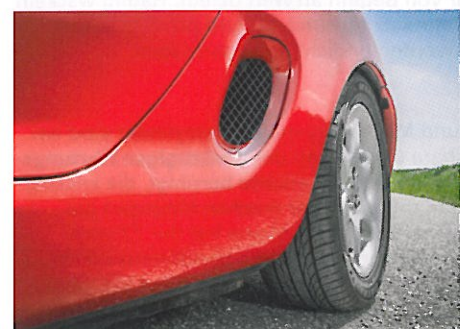
Lässt man sich darauf ein, übersieht man jedoch das fantastisch abgestimmte Fahrwerk. Man merkt diesem sofort an, dass es – mit etwas Anpassungsarbeit – bis

zu 325 PS Leistung im Z3 M 3.2 verträgt. Durch den relativ leichten Vierzylinder folgt die Vorderachse willig der eingeschlagenen Richtung und drängt in zackig gefahrenen Kurven nur dezent nach außen. Wer die Drehfreude des Vierzylinders und das gut abgestufte Fünfganggetriebe nutzt, kann den kleinen Z3 sehr sportlich bewegen – oder eben ganz entspannt die Sonne genießen.

Für BMW ist der Z3 eine Zäsur: Er ist der erste BMW, der komplett außerhalb von Deutschland gefertigt wird. BMW stampft in Spartanburg/South Carolina ein Werk aus dem Boden, in dem ab 1995 fast 280 000

Exemplare des Z3 gebaut werden. Mittlerweile ist es das größte Werk von BMW und beschäftigt mehr als 8000 Menschen. 70 Prozent der US-Produktion werden exportiert. Eine deutsch-amerikanische Erfolgsgeschichte, die durch den Z3 in Gang kam.

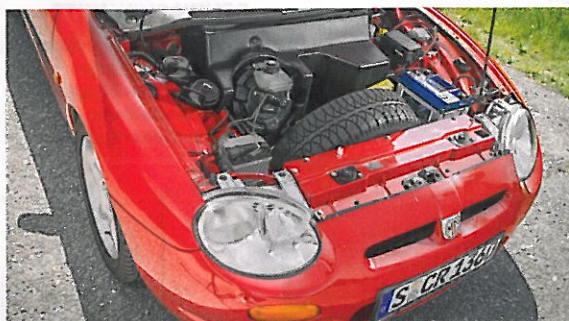
Typisch amerikanisch ist auch die Ausstattung des Z3 mit Ledersitzen, Sitzheizung und Klimaanlage. Der BMW Z3 ist ein Auto für Genießer. Das Preisniveau ist höher als bei MX-5 und MGF. Unser Fotomodell wird von Auto-Mager in Würzburg (Tel. 09 31/25 09 03 43) für 6550 Euro angeboten. Nach den beiden Anglo-Roadstern kommt



Durch die kleinen seitlichen Lufteinlässe giert der Vierzylinder nach Sauerstoff. Unter der schmalen Serviceklappe ist der Motor zu sehen. Immer auf Kühlflüssigkeit achten



Unter der Fronthaube steht das Reserverad. Wer es durch ein Tire-Fit-System ersetzt, erhält rund 30 Liter mehr Kofferraum. Sportliches Cockpit mit Holzfolie



MGF 1.8i (1999)

DATEN & FAKTEN

MOTOR Typ K16, flüssigkeitsge-
kühlter Vierzylinder-Viertakt-Rei-
senmotor, quer vor der Hinterachse,
Bohrung x Hub 80,0 x 89,3 mm,
Hubraum 1796 cm³, Verdichtung
0,5:1, Leistung 120 PS bei 5550/
min, maximales Drehmoment 165
Nm bei 2750/min, vier Ventile je
Zylinder, betätigt über zwei
obenliegende, Zahnriemengetrie-
bene Nockenwellen und Tassen-

stöße, Motorblock und Zylinder-
kopf aus Leichtmetall, fünf
Kurbelwellenlager, Multipoint-
Einspritzung, 4,5 Liter Ölinhalt
KRAFTÜBERTRAGUNG Einschei-
ben-Trockenkupplung, vollsynchro-
nisiertes Fünfganggetriebe,
ab 2001 auf Wunsch stufenloses
CVT-Getriebe, Hinterradantrieb
KAROSSERIE UND FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosse-
rie, vorn und hinten Einzelradauf-
hängung an doppelten Querlen-
kern, Hydragas-Fahrwerk,
Stabilisatoren, elektrische
Zahnstangenlenkung, Scheiben-
bremsen, ABS, Felgen 6 x 15,
Reifen vorn 185/55 R 15, hinten
205/50 R 15
MASSE UND GEWICHTE
Radstand 2375 mm, Länge x Breite

x Höhe 3913 x 1628 x 1264 mm,
Gewicht 1060 kg, Spurweite v./h.
1400/1406 mm, Tankinhalt 50 Liter
**FAHRLEISTUNGEN UND VER-
BRAUCH** Vmax 193 km/h,
0 bis 100 km/h in 9,2 s,
Verbrauch 6,5–10 l/100 km
BAUZEIT UND STÜCKZAHL MGF:
1995–2002, 77 269 Exemplare, MG
TF: 2002–2005: 39 249 Exemplare

nun das Original, na ja, zumindest das, was Japaner darunter verstehen, denn eigentlich ist der 1988 vorgestellte Mazda MX-5 (Modellcode NA) ja eine mehr oder weniger offensichtliche Kopie des Lotus Elan von 1962.

Mazda: der Schnige aus Japan

Mazda hatte Mitte der 80er-Jahre den richtigen Riecher und brachte eine günstige, moderne Variante des minimalistischen Roadsters auf den Markt, der in kürzester Zeit einen weltweiten Trend setzte. BMW und MG brauchten rund sieben Jahre, um auf den Zug aufzuspringen – da hatte Mazda längst den Nachfolger NB im Köcher, der 1998 erschien.

Obwohl nicht unbedingt von den Kunden gefordert, stieg mit Generation zwei die Leistung: Neuer Basismotor ist der 1,6-Liter-Doppelnocken mit 110 PS, der 1,8-Liter leistet nun 140 PS (NA: 90 bis 131 PS).

Wer je einen MX-5 gefahren hat, weiß, um was es bei diesem Auto geht: puren Fahrspaß. Und der beginnt schon beim zentral angeordneten 13 Zentimeter kurzen Schalthebel, den man ständig bedienen möchte. Klick-Klack – der Schaltstummel rastet mit einem Zug oder Druck aus dem Handgelenk sofort ein und sollte allen Automatikverfechtern als leuchtendes Fanal für die ideale manuelle Schaltung dienen – wer automatisch fährt, verpasst was! Selbst unser 2000er-Exemplar vom Autocenter-Süd in Nürnberg (4850 Euro, Tel. 09 11/49 99 99) mit 153 000 km auf der Uhr schaltet sich präzise wie ein Schweizer Uhrwerk.

Der an sich recht unspektakuläre Mazda-Motor kann dank des Getriebes bei Laune gehalten werden. Auf kurvigen Landstraßen spielt der MX-5 zur Höchstform auf. Mit leichten Lenkradbewegungen lässt sich der agile Floh in die Kurven werfen, das gutmütige Fahrwerk folgt wie auf Schienen – sofern gute Reifen aufgezogen sind, ohne sie kann der Spaß schnell vorbei sein. Denn der Mazda MX-5 ist wie sein Vorbild Lotus Elan ein verkappter Sportwagen: minimalistisch, leicht, unvergleichlich. ■



FAZIT

Der MX-5 ist mittlerweile der meistverkaufte Roadster der Welt – und das absolut zu Recht, denn es gibt keinen anderen offenen Zweisitzer, der für dieses Geld einen ähnlichen Fahrspaß bietet. Der MGF ist eine gute Alternative für preisbewusste Individualisten, der BMW ein perfekter Alltags-Zweitwagen.

KAUFBERATUNG

BMW Z3 1.9i

Wer sich auf einen Vierzylinder-Z3 einlässt, spart viel Geld und bekommt – wenn er späte Modelle kauft – einen solide gemachten Roadster.

KAROSSERIE-CHECK

■ Der Z3 ist das erste Auto von BMW, das in den USA gefertigt wurde. Und was soll man sagen: Die Unkenrufer hatten recht – die Qualität des in Spartanburg/South Carolina montierten Roadsters konnte anfangs nicht in jeder Hinsicht überzeugen. **Großzügige Passungen, Knarz- und Quietschgeräusche, schleifende Lenkradverkleidung, undichte Verdecke** – eine Fahrt durch die Waschstraße gibt Aufschluss. Mit den Produktionsjahren wurde es allerdings besser, auf eine **gute Rostvorsorge** wurde sogar von Beginn an Wert gelegt. Häufig wackeln die **Sitzgestelle**, ein Reparatursatz für rund 15 Euro pro Sitz schafft Abhilfe. Die **Scheinwerfer** werden undicht und beschlagen.

TECHNIK-CHECK

■ Die M43-(Zweiventiler) und M44-(Vierventiler)Vierzylinder sind bei regelmäßiger Pflege dankbare und wegen der **großzügigen Wartungsintervalle** sparsame Langläufer. Die **Steuerkette** beruhigt, die knackig zu schaltenden Getriebe sind robust. Ärger machen hingegen die **Achsen und die Radaufhängung**, diese Probleme hat der Z3 vom E36-3er geerbt. Die **Bremsen** sind standhaft, die **Handbremse** nicht. Die **Elektrik** sollte gecheckt werden. Der Aufpreis für den M44 lohnt kaum: Das maximale Drehmoment ist identisch (180 Nm).

PREISE

Bei Einführung 1998 (BMW Z3 1.9)..... 48 700 Mark
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4)..... 8600/2200 Euro

ERSATZTEILE

■ Dank der **langen Bauzeit** und der **hohen Stückzahlen** ist die Ersatzteilversorgung derzeit gesichert. **Verschleißteile** sind in Erstausrüsterqualität **günstig** zu finden. Beim **Erneuern des Verdecks** auf Qualität achten – das zahlt sich aus.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

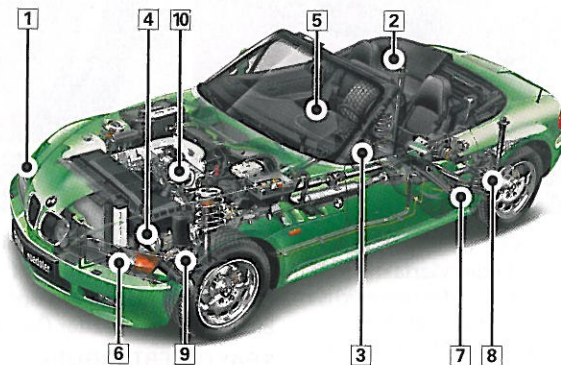
BMW Z3 Roadster Club, Kranichweg 3, 81827 München, 1. Vorsitzender: Martin Rehkate, martin.rehkate@bmw-z3.club, www.bmw-z3.club

Z3 Roadster Forum, viele Downloads, schnelle Hilfe, Antonio Guevera, Metterzimmerer Str. 143, 74343 Sachsenheim, www.z3-roadster-forum.de

Daparto, Preisvergleichsportal für Autoersatzteile aller Marken, Stralauer Platz 33, 10243 Berlin, Tel. 030/513 02 37 02, www.daparto.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| 1 Unfallschäden (Spaltmaße) | 6 Scheinwerfer |
| 2 Verdeck undicht | 7 Achsen und Radaufhängung |
| 3 wackelnde Sitzgestelle | 8 Handbremse |
| 4 Lichtmaschine | 9 Traggelenke |
| 5 Verarbeitungsqualität | 10 Kopfdichtung |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

Mazda MX-5 1.6

Der MX-5 setzte einen Roadster-Run in Gang – und keiner der Nachahmer konnte ihm konzeptuell das Wasser reichen. Eine moderne Ikone.

KAROSSERIE-CHECK

Der Mazda MX-5 ist ein Sommerauto. Wer ihn im Winter einsetzt, muss schnell einen hohen Preis dafür zahlen. Denn die **Rostvorsorge** ist beim NB – wie auch bei NA und NC – **minderwertig** ausgefallen. Der erste Angriffspunkt sind die **Schweller**, die im hinteren Bereich von innen nach außen durchgammeln. Wie bei unserem Fotoauto sind die **Reparaturspuren** oft deutlich sichtbar. Entscheidend ist die Qualität der Schweiß- und Lackierarbeiten. Auch die **vorderen Längsträger** und die **inneren Radläufe** sind gefährdet.

TECHNIK-CHECK

Wer alle 90000 km an den **Zahnriemenwechsel** – inklusive **Wasserpumpe, Spann- und Umlenkrolle** – denkt und regelmäßig einen **Ölwechsel** durchführt, wird lange Freude mit dem MX-5 haben. Dass die **Motorer Freiläufer** sind, beruhigt auch bei weniger konsequent gepflegten Exemplaren. Bekannt sind Probleme mit der **Zündung** und der **Lichtmaschine**, die jedoch einfach und günstig zu beheben sind. Die **hintere Bremse** fällt selten durch festgegangene Kolben der **Remszangen** und Probleme mit der **Handbremse** auf. Unbedingt auf **schwache Reifen** achten, da ist der MX-5 empfindlich.

REISE

Bei Einführung 1998 (Mazda MX-5 1.6 NB)..... **40900 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4)..... **6700/1600 Euro**

ERSATZTEILE

Originalersatzteile sind gut verfügbar, im Zubehör kann man jedoch viel Geld sparen. Dank der **Großserientechnik** sind die Preise für Verschleißteile günstig. Besitzer von **Sondermodellen** freuen sich so lange über die **exklusiven Stoffe** und Interieurkomponenten, bis sie Ersatz benötigen – der ist schwierig zu beschaffen.

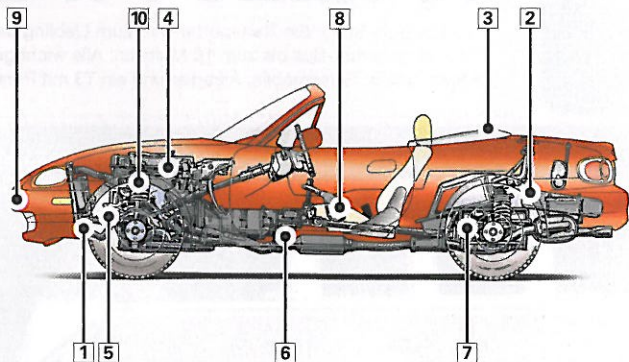
LUBS UND SPEZIALISTEN

MX-5-Forum, Dachverband der deutschen MX-5-Clubs mit Clubverzeichnis, Andreas Gerlach, Deimkestr. 28, 44879 Bochum, www.mx-5.de
Werk Weistroffer, auf Mazda MX-5 spezialisierte Werkstatt, Marie-Curie-Str. 4, 50259 Pulheim/Brauweiler, Tel. 022 34/43 50 20, mx5-service.de

MX-Teilere, Verdecke und Verschleißteile, Sudetenstraße 66, 4321 Bietigheim-Bissingen, Tel. 071 42/77 94 63, www.mx-teilere.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------|-------------------------------|
| 1 vordere Längsträger | 6 Schweller |
| 2 Radläufe | 7 hintere Bremszangen |
| 3 Schäden am Verdeck | 8 Mechanik der Handbremse |
| 4 Zündspule | 9 Unfallschäden |
| 5 Lichtmaschine | 10 Tuning (Tieferlegung etc.) |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

MGF 1.8i

Der MGF mit Mittelmotor wurde zum Verkaufshit. Schrauberkenntnisse sind von Vorteil, das Preis-Leistungs-Verhältnis ist sehr gut.

KAROSSERIE-CHECK

■ Trotz guten Rostschutzes besitzt der MGF neuralgische Stellen: unter den **Seitenblinkern**, am **Schließblech der Fronthaube**, am **Scheibenrahmen**, an den **hinteren Kotflügeln** beim Übergang zum Abschlussblech, rund um die seitlichen hinteren **Lufteinlässe**, an den **Hilfsrahmen** und den **Querlenkern**. Der **vordere Kofferraum** sollte genau inspiziert werden, dazu das Styropor-Formteil entfernen und nach Rostunterwanderungen suchen. Die Spaltmaße von Türen und Hauben sowie der Stoßfänger sollten gleichmäßig sein, die **Heckscheibe** rissfrei.

TECHNIK-CHECK

■ Die **Motoren der K-Serie** haben keinen guten Ruf: Beim K16 machen **minderwertige Kopfdichtungen** (verbesserte MLS-Dichtung erhältlich), Kunststoffpassstifte zwischen Block und Kopf, **Hauptlagerschäden**, **Ölschiene** sowie das **überforderte Kühlsystem** und die **Getriebe der elektrischen Lenkung** Ärger. Ab 2001 lässt die **Gussqualität** nach. Obacht: Es wurden verschiedene **Zahnriemen** verbaut, nicht immer lassen die Schlüsselnummern eine eindeutige Identifizierung zu. Das **Hydragas-Fahrwerk** muss korrekt eingestellt sein und sollte regelmäßig gewartet werden. Leichte Differenzen zum Sollwert wirken sich zum Teil massiv auf die **Fahrwerksabstimmung** aus.

PREISE

Bei Einführung 1995 (MGF)..... **39500 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4)..... **4900/2200 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die Ersatzteilversorgung ist beim MGF lückenhaft. So sind einige Komponenten des **Hydragas-Fahrwerks** nicht mehr lieferbar. Der **Umbausatz** auf Federelemente und Stoßdämpfer kostet rund 1000 bis 1500 Euro. Der **Preisvergleich** mit englischen Händlern lohnt sich.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

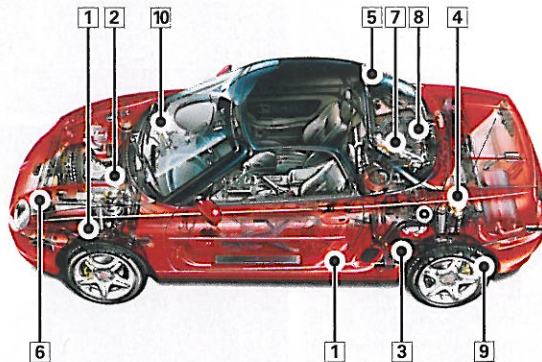
MG-Wiki von Peter Hofmann: ein Schatz an Informationen und Schrauberhilfen mit einem Teilekatalog, mg-wiki.britische-klassiker.de

MGfcar.de, private Internetseite von Dieter Könnecke mit Tipps zu Teilen, Elektrik und Modifikationen, www.mgfcar.de

MG Drivers Club Deutschland e.V., 1. Vorsitzender: Torsten Michels, Moorsumer Straße 8, 26419 Schortens, www.mgdc.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------|
| 1 Querlenker vorne und hinten | 6 Leckagen im Kühlsystem |
| 2 vorderer Kofferraum | 7 thermische Probleme |
| 3 vorderer und hinterer Hilfsrahmen | 8 Zylinderkopfdichtung |
| 4 Wartungsstau Hydragas-Fahrwerk | 9 Reifenverschleiß |
| 5 Verdeck: Kunststoffheckscheibe | 10 Lenkgetriebe |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★