

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

LEBEN, ABGEFAHREN AM START

Hüpft, flattert und macht Spaß

ABGEFAHREN AM START IN DER SPORT-KATEGORIE: JOSEF JOFFE, ZEIT-CHEFREDAKTEUR, IM MG ROVER TF 135 / Ein Auto mit genau jenen Mängeln, die Touren über kurvenreiche Landstraßen zu einem sinnlichen Erlebnis machen

Josef Joffe

British Racing Green, MGB und BSA - die Farbe und die Kürzel standen einst für ein Fahrgefühl, das heute zur puren Sentimentalität verkommen ist. Die BSA 650 war ein Motorrad, das schon beim Anlassen den Einsatz des ganzen Körpers (samt Stiefel) erzwang. Hoch musste man ihn schwingen, dann, auf dem Scheitelpunkt der Parabel, ganz steif machen, um den Kickstarter mit seinem vollen Gewicht zu beeindrucken. Beim ersten Mal klappte es nie, doch umso öfter fuhr einem beim Rückschlag der Hebel in die rechte Wade - oder das ganze abkippende Bike in die linke. Deshalb war der verletzungshemmende Stiefelschaft ein so nützliches Accessoire.

Der MG, eine halbe Million Mal gebaut, war ebenfalls kein benutzerfreundliches Gefährt. Eher ein etwas schnellerer Lastwagen. Das Gesäß lag knapp über dem Straßenbelag, die Schaltbox türmte sich als ein unüberwindbarer Wall zur Sozia auf. Das Getriebe knirschte und knallte, die Schaltung heischte fast so viel Muskelkraft wie Pferdestärken im Motor steckten. Wahrscheinlich musste man auch Zwischengas geben. Doch synchron oder nicht synchron, das ist eine Frage, die sich im Nebel der Erinnerung nicht mehr klären lässt.

Vorbei, vorbei. Der MG TF ist zwar wieder ein echter Rover und kein Billig-BMW wie der Vorgänger MGF, der unter bayerischem Management kein glückliches Leben fristete. Aber unter der neuen Marke der einstigen

Morris Garages steckt nicht einmal ein Urenkel des MGB, passt doch der TF-Typ so gut in unsere verweichlichte Zeit wie das elektrische Bratenmesser, die motorisierte Zahnbürste. Das Getriebe schaltet präzise und mit einem eleganten Klick. Die Lenkung? Servo, wie die Bremsen, die Fenster und die Außenspiegel. Nicht einmal das Handgelenk ist gefordert, reicht doch schon ein schlaffer Daumendruck auf den Knopf des Schlüsselanhängers, um die Zentralverriegelung zu aktivieren. Eine Klimaanlage für empfindliche Gemüter hat das Ding auch. Ist das Windschott hochgeklappt, braucht das Haupthaar nur ein bisschen Spray, um auch bei 140 Stundenkilometern in Form zu bleiben. Und das Stoffverdeck? Es schließt tatsächlich fest - und damit jene Pfüthen hinter den Sitzen aus, die beim MGF noch einen Rest an altenglischer MGB-Romantik suggerierten.

Der MG TF ist ein hübsches kleines Wägelchen, nicht einmal vier Meter lang. Vorzugsweise rollt er in Rot über unseren Asphalt, freilich in einem gefälligen Gewande, das ihn irgendwie in der Menge der ebenso rundlichen Mazdas, Barchettas und Z-3s verschwinden lässt - »knuffig« lautet das neudeutsche Etikett. So funktioniert eben der moderne Kapitalismus: Er produziert endlose Variationen desselben Themas. Aber der Kapitalismus sorgt auch dafür, dass sich der gemeine Arbeitnehmer einen sportiven

Wagen leisten kann; der Grundpreis des MG TF liegt bei knapp über 20 000 Euro.

Gibt's für das Geld auch einen richtigen Sportwagen? Das getestete Modell (136 PS) schafft die 100 Stundenkilometer in neun Sekunden und bringt es auf eine Spitze von 205. Nicht schlecht, aber so viel Leistung zeigt heute schon ein aufgeflotteter Volvo-Kombi. Fährt sich der kleine Rote wie ein echter Sportwagen? Vergleichen wir ihn (aus Gründen der Anschaulichkeit, nicht der Gleichsetzung, versteht sich) mit einem Gokart. Auch dieses hat sozusagen einen Mittelmotor, also ein Aggregat, das direkt hinter dem Fahrersitz knattert. Auch hier sorgt die Sitzposition knapp über dem Straßenbelag für einen tiefen Schwerpunkt. Mithin: Das Gefährt nimmt jede Kurve, ohne nach hinten auszubrechen oder nach vorn zu untersteuern. Jedenfalls hat dieser Fahrer den Grenzpunkt mit dem TF nicht erreicht. Und das beim muntersten Galopp über kurvenreiche, dreistellige Bundesstraßen im Voralpenland. Zensur: »Eins minus«.

Straßenlage hat freilich nicht nur mit horizontalen Fliehkräften zu tun, sondern auch mit dem vertikalen Auf und Ab im Wechsel der kurzen und langen Bodenwellen. Beim alten MGB war das kein Kriterium; wer diesen offenen Lastwagen durch die heckenbewehrten Schlingelstraßen Sünglands trieb, wusste von vornherein: Der

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

Steiß ist der Preis. Was aber nützt das famose Windschott, wenn das sorgfältig geföhnte Haar von unten durchgerüttelt wird? Die Federung, nun, sie erinnert nicht an einen Lastwagen, sondern an einen Gummiball.

Denn dieser Wagen ist jenseits der 100 Stundenkilometer ein präziser Beobachter deutscher Autobahnverhältnisse. Alles, was ihm so aufstößt, meldet er ehrlich weiter an Nieren und Rückgrat. Ob kurze oder lange Wellen - die Aufhängung schluckt sie nicht, sondern registriert sie, das Soll übererfüllend, zwei zu eins. Lange Wellen erinnern an die Achterbahnfahrten der Kindheit. Die kleinen Querrillen ignoriert der MG TF leider auch nicht; statt mit englischer Gelassenheit zu reagieren, hüpfert er bei hohem Tempo hektisch auf und ab - noch 20, 30 Meter hinter einer so minderen Provokation wie einer schmalen Teerfalte. Eben wie ein Hartgummiball, der nicht aufhören will zu springen.

Jetzt kommen doch noch die alten, adrenalingetränkten Gefühle aus MG- und BSA-Zeiten auf, auch wenn das British Racing Green fehlt. Derweil nämlich der TF bei schneller Fahrt so fröhlich hüpfert und hoppelt, wird er auch recht seitenwindempfindlich. Fest müssen beide Hände das Lenkrad umklammern, um gegenzuhalten - ein rasantes Wechselspiel bei der sehr direkten Lenkung, die keine Nachlässigkeit vergibt. Jedenfalls ist dieser kleine Knuffi im Kaffeetest auch bei gemächlicherer Fahrt voll durchgefallen; die Brühe landete

trotz hoch konzentriertem Balancieren auf der Hose.

Aber seien wir fair: Dieser demokratische Ersatz für Porsche und Ferrari (die viel mehr kosten) ist weder als Autobahnfresser noch als Hockenheim-Held gedacht. Eher für den Boulevard Leo in München oder das ostholsteinische Hochgebirge. Und schon gar nicht für lange Reisen, weil in den Kofferraum kaum mehr als zwei pralle Kulturbeutel plus Wäsche zum Wechseln passen. Doch was der TF kann, das macht er gut: das rhythmische Kurvenspiel auf der Landstraße bei Tempo 90 bis 120; da reichen auch die 136 PS, um die Camper deutscher Wahlkämpfer gefahrlos und ohne langen Blickkontakt zum Insassen zu überholen. Der Spaßpegel ist hoch, und die sportive Freude kostet nicht mehr als neun Liter Super. Wer's schneller haben will, kaufe sich den 160. Der springt schon in 7,6 Sekunden auf 100 Stundenkilometer und läuft erst bei 220 aus.

Was fehlt? Erstens ein Lenkrad, das auch in der Tiefe verstellbar ist, muss sich doch der Fahrer mit genormter Armlänge entscheiden, ob er den Sitz ganz zurückfahren oder das Lenkrad zwischen die Fäuste kriegen will. Zweitens schnellere Scheibenwischer, die auch einem bayerischen Landregen im Sommer des Herrn 2002 widerstehen. Drittens eine etwas effizientere Verdeckmechanik, zumal für den Alleinfahrer. Der muss erst die Bügel lösen, dann aussteigen, dann das Verdeck zurückklappen. Jetzt muss er aber

noch ein-, zweimal um den Wagen kreisen, um das Rückfenster abzumontieren und wegzufalten und schließlich die Plastikpersenning zwischen Hintersitz und Kofferraum einzufädeln, was wiederum nur bei geöffneter Kofferraumklappe funktioniert. Diverse Haken, Schnallen und Ösen müssen auch noch bedient werden. Zu zweit geht es etwas schneller.

Beim Mercedes SLK geht das mit dem Verdeck per Knopfdruck. Der kostet aber 15 000 Euro mehr. Und weckt nicht im Geringsten sentimentale Erinnerungen an British Racing Green, BSA und offene Lastwagen mit knallender Schaltung.

PS Nächste Woche am Start: Harro Albrecht, ZEIT-Redakteur im Wissen, im Audi TT

UNTER DER HAUBE: Motorbauart/ Zylinderzahl: Reihenmotor, 1796 ccm Hubraum / Leistung: 100 kW (136 PS) bei 6750 U/min / Maximales Drehmoment: 165 Nanometer bei 5200 U/min / Fünf-Gang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, Beschleunigung (0-100 km/h): 8,8 Sekunden / Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h (abgeregelt) / EU-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter auf 100 km (Super bleifrei) / Kosten (pro Jahr): Vollkaskoversicherung: Typklasse 29; Steuer 92 Euro (Schadstoffklasse Euro 3) / Empfohlener Preis: 21 750 Euro (Basisversion) /